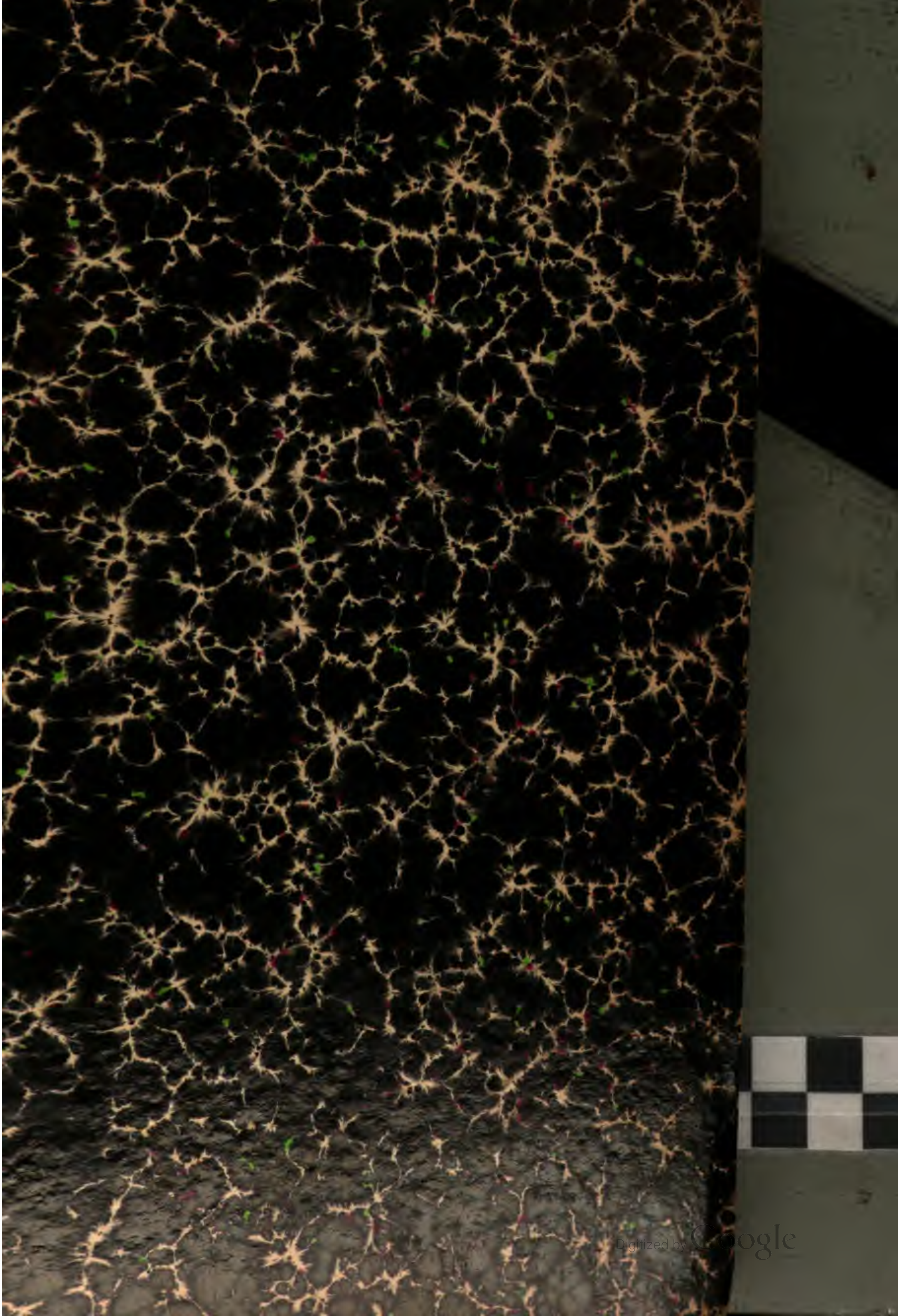
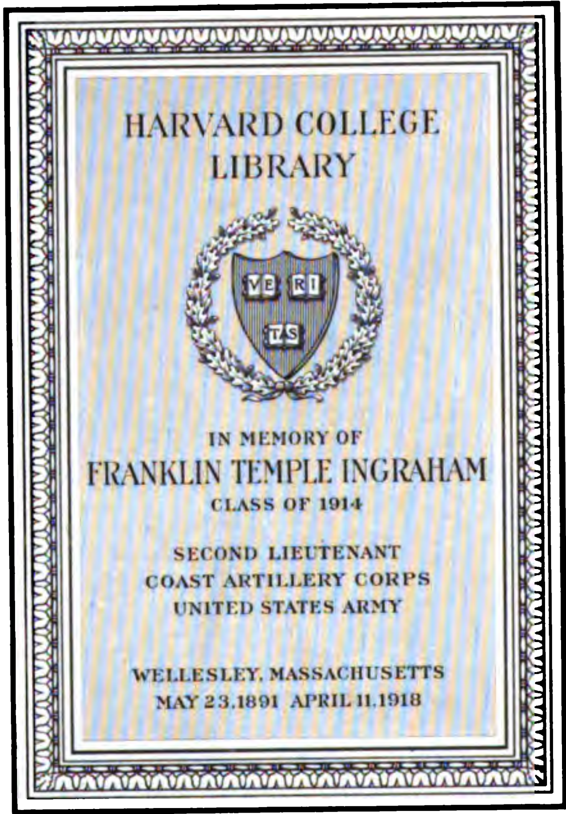



HARVARD COLLEGE
LIBRARY
VE RI TAS
IN MEMORY OF
FRANKLIN TEMPLE INGRAHAM
CLASS OF 1914
SECOND LIEUTENANT
COAST ARTILLERY CORPS
UNITED STATES ARMY
WELLESLEY, MASSACHUSETTS
MAY 23,1891 APRIL 11,1918
TIFFANY & CO



0

Die
Culturfortschritte Mährens
und
Oesterreichisch-Schlesiens,
besonders
im Landbaue und in der Industrie,
während der letzten hundert Jahre.

Von

CHRISTIAN D'ELVERT,

kais. kön. Finanzrathe.

Herausgegeben von der k. k. m. schl. Gesellschaft zur Beförderung des Ackerbaues, der Natur- und Landeskunde.

Brünn 1854.

Gedruckt bei Rudolph Rohrer's Erben.

Der Centralausschuß der k. k. m. s. Gesellschaft zur Beförderung des Ackerbaues, der Natur- und Landeskunde hat mich mit der Aufgabe betraut, aus Anlaß der gegenwärtigen allgemeinen Versammlung und der damit verbundenen Ausstellung von Natur- und Kunstprodukten die Fortschritte zu schildern, welche die Kultur in Mähren und Oesterreichisch-Schlesien in dem zuletzt verflossenen Jahrhunderte gemacht hat. Ihr Ausschuß konnte hierbei nicht der Meinung sein, es soll in einem Vortrage, welchem nur wenige Augenblicke gegönnt sind *), die beinahe unermeßliche Bahn durchschritten werden, welche die Wissenschaft und Kunst, wie das gesammte Culturleben gerade in den letzten hundert Jahren, ohne allen Vergleich mehr als je zuvor, in wundervoller Umstaltung gewandelt sind.

Wenn ich mich daher zunächst auf jene Culturzweige beschränken zu sollen erachte, welche die Wirksamkeit dieser Gesellschaft berühren, so schließt doch die innige Verbindung, in welcher sie zu anderen Culturverhältnissen stehen, eine schroffe Abtrennung von selbst aus. Zu sehr sind nämlich so viele gewerbliche Verhältnisse in unauflösbarer Verknüpfung mit den ersteren, als daß ihrer nicht wenigstens flüchtig gedacht werden müßte. Und man wird die Hebeln der gewaltigen Bewegung nicht erkennen, wenn man nicht in Anschlag bringt, wie mächtig die Gesetzgebung, Lehre und Unterricht, Erleichterung und Beschleunigung des Verkehrs u. dgl. m. auf den Wechsel der Menschen und Dinge eingewirkt.

Wenn wir nun alles dessen gedenken sollen und müssen, können es nach der Kürze der Zeit, die uns zugemessen, nur Schlagwörter, kann es nur der Rahmen eines Bildes sein, dessen lebendigere Zeichnung einer anderen Zeit vorbehalten bleibt.

Nun zur Sache. Beginnen wir sie mit der Schilderung, wie es in unserem theueren Vaterlande in Beziehung auf unsern Zweck vor 100 Jahren ungefähr ausgesehen hat. Es war kurze Zeit vorüber, seit die glorreiche Maria Theresia mit dem Opfer des größten Theiles von Schlesien sich den Frieden erkauft. Noch bluteten Mähren und Schlesien aus den Wunden, welche ihnen die Successionskriege geschlagen. Noch lange waren aber auch die alten nicht geheilt, welche sie im fürchterlichen 30 jährigen Kriege (1619 — 1648), in den schrecklichen Einfällen der Kosaken (1620 und später), der Ungarn und Türken (1599, 1605, 1623, 1663 — 1709), in den vieljährigen Kriegen mit den Türken und Franzosen, in immer wiederkehrenden Pesten davongetragen. Es kann die Seele

*) Dieser Vortrag war für die allgemeine Versammlung der Gesellschaft zu Anfang Mai d. J. bestimmt und wurde auch daselbst zum Theile gehalten, seitdem jedoch etwas erweitert.

nichts mehr mit Schauder erfüllen, als die Verheerungen zu betrachten, welche diese Drangsale über diese Länder gebracht. Der Anschlag von 200,000 Bewohnern, welche das vereinte Schlesien durch den 30 jährigen Krieg verloren haben soll, erscheint wohl als zu gering. Mährens große und blühende Städte verödeten. Brünn behauptete sich zwar durch seltenen Muth, büßte aber seine weit und breit ausgedehnten Vorstädte ein. In Olmütz wurden 928 Häuser ganz, 260 halb zerstört und nur 168 waren zur Bewohnung geeignet; dessen Bevölkerung sank von 30,000 auf 1,675 Menschen. In Iglau wurden 212 Stadthäuser und drei große Vorstädte zerstört, die Zahl der Bewohner schmolz von 13,000 auf 299 ansäßige Bürger sammt Frauen nnd Gesinde. Znaim, kaum ein Schatten seiner ehemaligen Größe und Blüte, soll durch die Pest (1646) bei 6,000 Personen verloren haben, ungefähr so viel, als diese Stadt jetzt zählt, und fast ganz öde geworden sein. M. Neustadt, das noch 1643 357 Häuser durch Feuer eingebüßt, schmolz auf 963 Einwohner und kaum 170 Häuser zusammen. Gaya kam durch Kriege und Brände so herab, daß man 1668 in der Stadt nur 43 bewohnte und 4 öde Häuser zählte. Die Stadt Eibenschitz, welche bis zum 30 jährigen Kriege so ansehnlich und mit ausgedehnten Vorstädten versehen war, gelangte nie wieder zu ihrer früheren Wichtigkeit. Die vordem blühend gewesene Stadt Ungarisch-Brod, welche gewaltigen Heeren mit Erfolg widerstanden, verödete beinahe ganz. Alle 7 königlichen Städte Mährens zählten noch 1667 zusammen nur 1,800 bürgerliche Häuser.

Bei dem Raub- und Mordzuge der Türken und Tataren im Jahre 1663 fanden in Mähren 30 oder gar 60,000 Menschen den Tod oder wurden in die Sklaverei geschleppt (die Schweden vor Brünn, von mir, S. 77—80, 102, Dudik I. 150) und damal, wie bei den späteren Einfällen der Türken nnd Ungarn bis zum szathmarer Frieden (1711) erlitten die südlichen Landesgegenden durch Mord, Brand und Verheerungen die größten Drangsale. Die religiöse Unduldsamkeit vertrieb nicht nur (seit 1622) die gewerbfleißigen Bewohner der Städte und insbesondere die als Handwerker ausgezeichneten Wiedertäufer (angeblich bei 70,000 Seelen*), sondern versperrte auch bis in Joseph II. Tage den Akatholiken den Eingang und zwang die Juden zum leidigen Schacher.

Alle diese Umstände machen es erklärlich, wie Mährens Bevölkerung, welche zu Anfang des 15. Jahrhunderts (1429) bereits 2 Millionen Seelen betragen haben soll, zu Anfang des 18. (1713) auf 1,030,000 zusammmen schmolz (Fischer, Gesch. von Olmütz I. 202, II. 69). Sie sank aber noch tiefer, und zwar auf 971.762 Christen und beiläufig 19,700 Juden zur Zeit der ersten Conscrip-

*) S. Schriften der hist. Sekt. VI. H. S. 257—260. Die Wiedertäufer in Eibenschitz verehrten dem eingedrungenen Könige Friedrich von der Pfalz (1620) für seine Gemahlin ein sehr sauber verfertigtes Bett aus Eisen, welches man in einen kleinen Koffer zusammenlegen konnte, im Werthe von 100 Thalern, viele Messer, gefütterte Handschuhe (des gands fourrés) und irdene Vasen.

tion (1754) und auf 845,762 Christen (1760) inmitten des, zur Wiedererlangung von Schlesien erfolglos geführten 7 jährigen Krieges. Am Ende desselben (1763) erhob sie sich (durch bessere Zählung?) auf 897,484 Christen (Mitth. 1833 S. 242) und von da an stieg dieselbe, wenn auch in Folge von Epidemien, wie die Hungersnoth 177½, und Kriegen zeitweilig im Rückschritte, Anfangs langsam, später um so rascher fortan bis zur Verdoppelung. Denn im Jahre 1775 zählte Mähren 1,111.292 Christen und 23.382 Juden, zusammen 1,134.674, 10 Jahre später (1785) erst 1,175.076, 20 Jahre nachher (1806) aber schon 1,379.384 Seelen. Die Epidemien und Kriege lichteten zwar dieses Menschenkapital nicht unbeträchtlich, allein bis 1831 war es bereits auf 1,666.803 und in den nächsten 20 Jahren (1850) ungeachtet der Cholera und Nothjahre, bis auf 1,799.838 Seelen herangewachsen.

Aehnliche Erscheinungen zeigen sich bei Oest. Schlesien, welches im J. 1770 264,906, 1776 nur 247,064 (darunter 767 Juden. Demian's Statistik I. 2. T. S. 170), 1777 nur 237,340 Christen (anwes.?) und 801 Juden, zu Anfang unseres Jahrhunderts 295,436, 1831: 420,290, 1850: 438,586 Bewohner zählte.*)

So kam es, daß beide Länder zu den bevölkertsten der österreichischen Monarchie gezählt werden, Schlesien mit 4,900 Seelen auf der Quadrat-Meile, den nächsten Platz nach der Lombardie und Venedig, Mähren aber, mit 4,660 Seelen, nach Böhmen (4.878) den dritten einnimmt.

Die nachfolgende Darstellung über die Aufnahme der Landescultur wird uns die Einsicht in die Kraft gewähren, welche eine so große Bewegung hervorbrachte.

Kehren wir zum Eingange der Epoche zurück, die wir im Sinne haben. Die Bildung in Mähren und Schlesien stand im Allgemeinen auf einer niedrigen Stufe. Der Volksunterricht in den sich selbst überlassenen Landschulen war auf die nothdürftigsten Religions- und Elementarkenntnisse, der Unterricht an den Kloster-Gymnasien hauptsächlich auf die Religion, die alten Sprachen, die 4 Monarchien-Geschichte und Mathematik beschränkt, das philosophische und theologische Studium in mittelalterliche Scholastik und Polemik versunken, das juridische Studium an der vor kurzer Zeit errichteten ständischen Akademie ging nicht über Völker-, römisches und Kriminalrecht in starren Formen hinaus. Der Versuch der mährischen Stände, eine förmliche Universität in Olmütz aufzurichten war eben gescheitert, die daselbst entstandene erste österr. Gelehrten-Gesellschaft nach einigen Jahren wieder eingegangen. Es bestand noch kein öffentliches Blatt, es gab nur 4 Buchdruckereien uud einige Buchkrämer. Die Natur- und Realwissenschaften waren eben so vernachlässigt, wie die einheimische Sprache und Literatur, der Adel französischer Art und Weise verfallen. Nur die Kunst blühte, gepflegt von den reichen Klöstern und Adeligen, welche in ihren Prachtgebäuden

---

*) Den Bevölkerungsstand beider Länder im Jahre 1850, nach Bezirkshauptmannschaften abgetheilt, weisen die Mittheilungen 1852 Nr. 10 nach, dann von Schlesien jene von 1853, Nr 13

und Gärten gern weilten. Die inländische Industrie, durch die Kriege von ihrer ehemaligen Blüthe in den Städten herabgebracht, oder zerstört, beschränkte sich hauptsächlich auf die Bier-, Tuch-, Zeug-, Leinwaaren-, Leder-, Papier-, Glas- und Eisen-Erzeugung, mit Ausnahme der Woll- und Leinenwaaren größtentheils nur zum einheimischen Bedarfe. Der einst so schwunghafte Bergbau lieferte nur etwas Eisenerze und Alaun. Die Versuche auf Gold und Silber bei Iglau, Triesch, Pernstein, Wisternitz, Janowitz, Zuckmantel u. a. blieben ohne Bedeutung und wurden später ganz aufgegeben. Der Handel lag darnieder. Versuche mit einem Bankalinstitute in Brünn (1714) nach dem Muster des wiener, mit der Schiffbarmachung der March (1719) hatten keinen Erfolg. Weit reichlichere Früchte versprach der Bau von Kaiserstrassen, mit welchem Kaiser Karl VI., der eifrige Förderer der Industrie und des Handels, auch in Mähren den Anfang machte (1727). Die Mittel dazu waren aber so gering, daß auf den Straſſen von Wien über Brünn und Olmütz nach Breslau, dann über Znaim und Iglau nach Prag und Leipzig in 22 Jahren nur bei 28 Meilen gebaut waren und die letztere erst im Jahre 1760 zur Vollendung gelangte. Die der Erhaltung der Obrigkeiten, Gemeinden und Privaten überlassenen Strassen und Wege blieben, ungeachtet aller Anordnungen zu ihrer Herstellung und Erhaltung, bei nassem Wetter im schlechtesten Zustande, bis in unsere Zeit. An Poststationen gab es im Jahre 1740 in Mähren nur 12, in Oest. Schlesien 4. Die erste Diligence d. i. ein wochentlich abgehender und ankommender Postwagen fuhr 1749 auf der schlesischen Haupt-, 1752 auf der brünn-prager Strasse das erste Mal. Die neue Zoll-Einrichtung (1731) vollendete die völlige Ein- und Abschließung Mährens gegen Ungarn, Oesterreich, Böhmen und Schlesien, welches gleichfalls gegen seine Nachbarländer abgesperrt war. Das Handwerk und die Gewerbe bewahrten noch in monopolistischer Richtung die mittelalterliche Verfassung; die Regierung hatte bisher durch die Zunft-Generalien und Artikeln (1731, 1739) mehr die Mißbräuche und polizeilichen Ausschreitungen abzuschneiden versucht.

Noch mißlicher als bei der gewerblichen Industrie sah es im Allgemeinen im Landbaue aus. Wohl mochten sich bei Herrschaften, insbesondere in einzelnen Culturzweigen, wie der Gärtnerei, Pferdezucht, Jagd und Fischerei, bessere Zustände vorfinden, allein auf der großen Masse der Bevölkerung lag ein Druck, welcher der Landwirthschaft nicht gedeihlich sein konnte, wenn auch schon Carl VI. durch gesetzliche Beschränkungen (1713, 1717, 1738) wohlmeinend eingegriffen hatte. Maria Theresia und ihr menschenfreundlicher Sohn Joseph begannen die hemmenden Bande zu lösen. Als die erstere die Kriege um die Erhaltung ihres Thrones durchgefochten, erkannte sie alsbald recht lebhaft das Bedürfniß, denselben auf einen wohlgeordneten Staatsorganismus und eine tüchtige, stets schlagfertige Heeresmacht zu stützen. Sie begründete die neue Ordnung der Dinge mit der Einrichtung des Militär-, Cameral- und Bankal-Systems (1748). In Folge desselben wurde die Steuer-Rektification, nachdem sie in

Schlesien schon unter Carl VI. begonnen worden (1722) nun auch in Mähren ausgeführt (1749—1760). Es erhielt nicht nur die Steuerzahlung der Unterthanen, nach ihrem fatirten und controllirten Besitzstande, eine feste und unwandelbare Grundlage, sondern auch der unterthänige Besitzstand in dem neuen Rustikal-Kataster seine bleibende Feststellung. Dieses Paladium des Unterthanes eröffnete würdig den Reigen der wohlthätigsten Reformen, welche der immer kräftiger sich äussernde Einfluß der Regierung zur Anbahnung besserer Verhältnisse des Bauernstandes in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhundertes mit sich brachte. Ein völliger Umschwung der Staatsverwaltung, als Folge des politischen Systems der Staaten und der Verbreitung höherer Intelligenz, die unter Maria Theresia beginnende Entwicklung des innern Staatsrechtes, das Studium der Kameral- und Polizeiwissenschaften, welche der Mährer Sonnenfels 1763 an der wiener, Professor Schulz 1772 an der olmützer Universität, der Stadtadministrator Geist 1774 in Troppau einführte, der erwachende Geist der Humanität, die von fortwährenden Kriegen und geänderten Cultur-Bedürfnissen erzeugte Nothwendigkeit höherer Staatsanforderungen, die Erkenntniß, daß diesen nur durch Heranbildung eines emsigen und kräftigen Bürger- und Bauernstandes und die Rückwirkung beider auf einander zur Verbreitung der Civilisation und des Wohlstandes nachgekommen werden könne, eingreifende Aenderungen in der Kirche und Schule — alle diese Verhältnisse konnten nicht ohne segensreiche Früchte für das Gedeihen der unteren Classen, insbesondere des Landmannes sein.

Es wurde hiermit nothwendig der nachhaltigste Impuls zur Sicherung seiner Existenz, Lockeruug der allzustraffen Bande an den Grundherrn, strengen Abmarkung der beiderseitigen Rechte und Pflichten, Begründung festen Eigenthumes, allmäliger Einführung größerer Beweglichkeit, sofort zur Erhöhung der Landescultur gegeben.

In dieser Richtung begünstigte die gefeierte Kaiserin die Zerstückung der großen Bauernwirthschaften, jedoch, um die Kraft des Bauernstandes nicht zu zerstören, nur bis zu einem gewissen Maße, und die Eingehung von Ehen (1753, 1771), die Vertheilung und Cultivirung der Gemeindehutweiden (1768, 1770), den Einkauf der Rustikalgründe zur Erlangung des Eigenthums (1770 in Mähren, 1768 und 1771 in Schlesien), welcher schon zu Ende des vorigen Jahrhunderts größtentheils vollführt war (Schwoy I. 129). Der Handel mit den Landesprodukten wurde für frei erklärt (1768), die Robotleistung auf ein Maximum zurückgeführt und fest geregelt (1771 in Schlesien, 1775 in Mähren *), die ganze Urbarial-Schuldigkeit jedes einzel-

*) Die alte Robot war in Mähren mit 3, 4, 5 und 6 Tagen wochentlich zu leisten; bei der theresianischen Steuerrektifikation wurde dieselbe aber nur mit höchstens 3 Tagen wochentlich fatirt und calculirt. Dennoch wurden nach der Dominikalfassion von 1750 in Mähren fatirt: a) für ungemessene Roboten: mit Pferden vierspännig 356,963, dreispännig 470,271, zweisp. 2,599,863, und einsp. 465,753, mit Ochsen: viersp. 118,280,

nen Unterthans durch die in Schlesien (1768) zu Stande gebrachten Urbarialkäufe und die in Mähren (1775) wenigstens ausgefertigten, wenn auch nicht bestätigten Urbarial-Fassionen in Evidenz gestellt. Mit der Regulirung der Taxen und Accidenzien geschah ein Anfang (1771 und 1773 in Schlesien, 1760 und 1779 in Mähren). Der neu angestellte Unterthansvertreter bei dem k. Fiscalamte (1749), die Kreisämter und höheren Behörden wurden zum Schutze des Unterthans berufen und selbst zum Einschreiten von Amtswegen verpflichtet (1777).

Viel hatte M. Theresia für die Verbesserung des Zustandes der Unterthanen gewirkt, jedoch das Alte schonend und mehr die Auswüchse beschneidend. Noch viel blieb ihren Nachfolgern übrig.

Noch waren alle Unterthanen, mit Ausnahme der meisten Städte, ihrer Obrigkeit mit Leibeigenschaft verbunden. Sie klebten gleichsam dem Grunde an (glebæ adscriptitii), welchen sie ohne deren Bewilligung nicht verlassen durften. Die Häuser und Grundstücke, welche die Unterthanen inne hatten, waren in der Regel nicht ihr Eigenthum, sondern denselben gegen die Leistung gewisser Dienste und Abgaben nur zum Nutzgenusse in der Art überlassen, daß die Obrigkeit die Realität an einen andern Unterthan übergab, wenn der frühere Nutznießer die Schuldigkeiten nicht mehr leisten wollte oder konnte, oder sich eine bessere Bewirthschaftung versprochen wurde. Nach und nach kauften zwar die Unterthanen in den meisten Gegenden des Landes diese Gründe von den Obrigkeiten eigenthümlich an sich, aber noch gab es sehr viele und große Dominien, auf welchen die angesessenen Unterthanen das Eigenthumsrecht nicht erworben hatten. Sie konnten daher diese Gründe weder verkaufen, noch einschulden, ohne die Bewilligung ihrer Obrigkeit einzuholen.

Nicht minder beschränkt waren die persönlichen Verhältnisse der Unterthanen, indem sie ohne Bewilligung der Grundobrigkeit weder in fremde Dienste treten, noch ein Handwerk lernen oder Handel und Fuhrwerk treiben durften, ihre Kinder zur Leistung der sogenannten Waisendienste im Hause und Hofe der Obrigkeit stellen, für die Bewilligung eine Ehe zu schließen, ein Gewerbe zu lernen, Meister zu werden u. s w. eine Taxe zahlen mußten.

---

dreisp. 38,636, zweisp. 978.695 und einsp. 250,876, dann an Handrobot 4.570876 Tage, b) für gemessene Roboten: mit Pferden viersp. 2.871, dreisp. 2,090, zweisp. 13,137, einsp. 16,829, mit Ochsen: viersp. 728, dreisp. 259, zweisp. 4,766, einsp. 7,714, und an Handrobot 119,770 Tage. Es wurde angenommen, daß sich die Natural-Robotleistungen in Folge des Gesetzes von 1775, des Abolitionssystems von 1778 und der häufigen späteren Reluitionen und Abolitionen bis 1850 um $^1/_3$ verminderten.

Weiter wurde 1750 (ohne den großen geistlichen) ein Zehentbezug von 14,435 Metzen Weizen, 13,681 Metzen Gerste, 61,586 Metzen Korn, 34,850 Metzen Hafer 1,094 Metzen Erbsen, 1,980 Metzen Hirse und 11,983 Eimer Wein (alle im altmähr. Maße), endlich 366,768 fl. an standhaften und 302,626 fl. an steigenden und fallenden Geld- und Natural-Zinsen fatirt.

Kaiser Joseph schritt mit gewohntem Eifer an die Lösung der Unterthansfesseln. Kurz nach der Thronbesteigung hob er (1781) die Leibeigenschaft auf und führte eine gemäßigte Unterthänigkeit ein, nach welcher der Unterthan der Obrigkeit nur Gehorsam zu leisten hatte, nicht mehr an die Scholle gebunden war, sondern mit Beachtung der Paß- und Militär-Vorschriften vom Grunde abziehen konnte, die Loslassung und die Bewilligung zur Standesänderung zwar noch von der Obrigkeit anzusuchen war, diese ihm aber unentgeldlich ertheilt werden mußte. Der Unterthan erhielt das Recht der freien Benützung und Verfügung über seinen eigenthümlichen Grund, dessen Einkauf nachdrücklichst befördert wurde (1781, 1785). Dies und das Verbot der Einziehung unterthäniger Gründe zu obrigkeitlichen Händen (1780, 1787) oder der Vertauschung obrigkeitlicher mit unterthänigen Gründen (1787) eiferte den Unterthan zur fleißigeren Cultur des Bodens an, da er dessen Früchte sich um so mehr gesichert wußte, als ein neues Jagd- und Zehentgesetz (1786) sie in Schutz nahm, und in den vom Kaiser Joseph ausgebildeten Kontributions- Geld- und Körner-Fonds (1788) und den obrigkeitlichen Waisenkassen eine Art Credit-Anstalten für die bäuerlichen Grundbesitzer entstanden.

Die schönsten Früchte brachte das vom Hofrathe Raab in Böhmen eingeführte und 1778 auch nach Mähren verpflanzte System der Robotabolition und Maierhofzerstückung. Nach demselben wurden im Wege der Emphyteusis die Maierhofs- und übrigen Dominikal-Grundstücke unter die Unterthanen entgeldlich vertheilt und die unterthänigen Frohnen in andere minder lästige Schuldigkeiten verwandelt. Diese Reform hatte die wichtigsten Folgen für die Verbesserung der Landeskultur, die Vermehrung der Bevölkerung und die Erschaffung einer Klasse freierer und wohlhabender Grundbesitzer. Die Aufhebung von 49 reich begüterten Klöstern in Mähren (Schwoy I. 55—59) und mehrerer in Schlesien (1773—1784) nahm hierauf einen großen Einfluß. Denn Kaiser Joseph führte (1783) das raab'sche System auf allen unter der Aufsicht der Statsverwaltung gestandenen Staats-, Fonds-, Stiftungs-, Kirchen- und städtischen Gütern imperativ ein. Hauptsächlich hiedurch nahm es einen so raschen Fortgang, daß bis Ende 1785 die Robot auf 125 Herrschaften und Gütern des Studien- und Religions-Fondes, von Stiftungen, Kapiteln, Bisthümern und Städten in Mähren und Schlesien abgelöst, von 1781—1785: 56 neue Kolonien und Dörfer in beiden Ländern angelegt (Hanke, mähr. Staatskunde, Wien 1786, S. 309—348) und bis zum Anfange dieses Jahrhundertes binnen ungefähr 20 Jahren beinahe die Hälfte aller obrigkeitlichen Maierhofsgründe in Mähren an einzelne kleine Familien gelangt war. Nicht ohne wichtige Folgen hinsichtlich einer besseren Bewirthschaftung blieb auch die Veräußerung aller sogenannten Staatsgüter in Mähren und Schlesien (der eingezogenen Klostergüter), welche in der Periode von 1783—1815 beiläufig 3 Millionen Gulden (im Nominalbetrage) und von 1820—1837 (für 38 Herrschaften und Güter) bei 5 Millionen Gulden CM. dem Religions- und Stu-

dienfonde ertrugen. (S. meine Abhand. hierüber im 3. Hefte d. Schriften der hist. stat. Sektion S. 59—69).

Eine förmliche Umwälzung in den Verhältnissen der Unterthanen und Grundbesitzer überhaupt brachte jedoch das neue Steuer- und Urbarial-System (1785). Es hatte nicht zum Zwecke, die Steuerzahlung zu erhöhen, sondern auf besseren als den bisherigen Besteuerungs-Grundlagen, nämlich im Wege der Vermessung und Abschätzung aller Gründe, eine vollkommen gleiche Abgabe jeder Provinz, Gemeinde und jedes einzelnen Eigenthümers, nach dem Verhältnisse des Besitzstandes, zu bewirken und die Emsigkeit auf dem Lande von aller Last zu befreien. Um den Hauptzweck: Erhaltung der Kräfte der Grundbesitzer und Anregung derselben zur höheren Industrie — nicht zu stören, wurde zugleich mit dem Steuer- auch das sogenannte Urbarial-System d. i. das Verhältniß der Leistungen der Unterthanen an ihre Obrigkeiten geregelt.

In Folge beider vereinigten Systeme wurden von jedem Hunderte Gulden des fatirten und kontrollirten Brutto-Grunderträges dem Unterthane 70 fl. oder 70 Procent zur Deckung des Samens, der Culturkosten, des eigenen Unterhaltes und der Abgaben an die Gemeinde, Geistliche und Schullehrer ganz freigelassen, mit den übrigen 30 fl. des Ertrages, als Maximum, sollte alles ausgeglichen werden, was der Unterthan dem Grundherrn, dem geistlichen und weltlichen Zehentherrn bisher zu leisten und nun gänzlich wegzufallen hatte (1789).

Die bestgemeinten großen Reformen Kaiser Josephs in der Verfassung und Verwaltung hatten einen so unvorbereiteten Boden getroffen, waren so rasch gekommen und ausgeführt und so tiefgehend gewesen, daß sie die größte Aufregung erzeugten und sein Nachfolger Leopold sich von Massen reaktionärer Bestrebungen bestürmt fand. Einer der ersten Schritte zur Wiederherstellung früherer Einrichtungen war die Zurücknahme des neuen Steuer- und Urbarial-Systems (1790) nach einem Bestande von 7 Monaten. Die frühere Unterthansverfassung kehrte wieder ganz zurück, jedoch mit all' den erleichternden und schützenden Bestimmungen ihres Gründers *). Auch das theresianische Steuersystem trat wieder in das Leben, jedoch mit der wesentlichen Aenderung

*) Industrie und Wohlhabenheit, sagt André (patriot. Tageblatt 1805 S. 394), ist ausnehmend seit den Kriegsjahren gestiegen, bei keinem Stande aber auffallender, als bei dem Landmann. Die Aufhebung der Leibeigenschaft, die Reluition der Robotdienste oder ihre Milderung, das Steigen der Preise der Naturalien, wie aller Arbeits- und Fuhrlohne. die Sicherheit des Eigenthums und der vorzügliche Schutz, dessen der Bauer durch die Verfassung in so vielen Collisionsfällen mit seinen Obern sich gesetzlich zu erfreuen hat, sind wohl die vorzüglichsten Ursachen des auffallenden Wohlstandes, der sich jetzt allgemein unter den Landleuten verbreitet, besonders in allen dem Ackerbau günstigen Gegenden. Viele Bedürfnisse, die sonst einen Spottpreis hatten, kann der nicht reiche Städter nicht mehr zahlen, weil sie der Bauer selbst lieber verzehrt, als um einen geringern Preis hingibt. Hinterlassenschaften von mehreren 1000 Gulden in klingender Münze sind bei jedem Ster-

einer gleichen Steuerzahlung. Seit jener Zeit geschah Einiges im legislativen Wege, nicht Geringes im freiwilligen Einverständnisse der Partheien zur Verbesserung der bäuerlichen Zustände, aber die Auflassung der unterthänigen Verhältnisse und die Grundentlastung blieb unsern Tagen vorbehalten. Wohl kostet diese bei 32 Millionen Gulden nur in Mähren, und das Land belastet sich dabei mit dem dritten Theile; allein es sind auch die Folgen für die Umgestaltung der Culturverhältnisse unermeßlich, insbesondere, wenn der Bauer gelernt haben wird, seine Freiheit gut zu benützen.

Die Regierung hat jedoch seit einem Jahrhunderte auf dem Felde der Gesetzgebung nicht bloß die Hindernisse eines bessern landwirthschaftlichen Betriebes zu beseitigen gesucht, sondern auch auf dessen Hebung unmittelbar durch gesetzliche Reglungen, Belehrungen und administrative Vorkehrungen gewirkt. Vor der Mitte des verflossenen Jahrhundertes begegnet man auf den Wanderungen durch die Denkmäler der Legislation kaum etwas anderm, als der Legitimirung der Schäfer und ihrer Kinder zur Erlernung der Handwerke, der Ehrlicherklärung der Schäfer (1703 u. ff.), Anordnungen gegen die Plagen der Viehseuchen (1711 u. ff.), der Heuschrecken (1725,1749), zur Ausrottung der Spatzen, deren Köpfe auf Rechnung der Steuer abgeliefert werden konnten (1749) u. dgl. Seitdem nahm aber die Wirksamkeit der Regierung eine viel gedeihlichere Richtung an. Uebergeht sie auch in eine sorgsame Bevormundung, so hört diese doch auf, als man den Schützling sich selbst überlassen zu können glaubt.

Die Regierung brachte nicht nur dem Ackerbaue eine so glänzende Huldigung dar, daß Kaiser Joseph bei Slawikowitz in Mähren selbst den Pflug führte (1769), sondern griff auch in fast allen landwirthschaftlichen Zweigen, besonders, nach Beendigung des siebenjährigen Krieges (1763), maßgebend, belehrend, aufmunternd, unterstützend ein.

Da erschienen unter anderem Gärtner- (1752), Wald- (1754 in Mähren, 1756 in Schlesien), Weingebirgs- (1784) und Jagd-Ordnungen (1786); die Regierung vertheilt Belehrungen über den Flachsbau (1753, 1763, 1765,

---

befalle auf dem Dorfe nichts Ungewöhnliches; ja ein hinterlassenes Vermögen von 50—60000 Fl. hier eine nicht gar seltene Erscheinung, welchem der Aufwand im Hausgeräth, Tracht und Tisch völlig entspricht: so wie die Gebäude zusehends solider geworden sind, seitdem der Bauer die Erlaubniß erhalten, sich die Ziegel für seinen Bedarf selbst brennen zu dürfen. (Pratriot. Tageblatt 1803. S. 1329).

In den Gebirgsgegenden herrscht mehr Fleiß, als Reichthum. Da ist mehr Alles Weber, Spinner, Fuhrmann, Holz- und Handarbeiter. Von da ziehen im Sommer ganze Karavanen in das Oesterreichische, zum Schnitt. zu helfen. (Patriot. Tageblatt 1803 S. 1369).

Aber auch unter den Gutsbesitzern verbreitet sich immer allgemeiner der Geist einer besseren, überlegten, speculirenden Oekonomie. Man findet mehrere größere Landwirthschaften, die zum Muster dienen können. Dahin gehören vorzüglich die Fürstl. Lichtensteinischen. Berühmt ist Hostiz (S. Patr. Tagebl. 1802. Nr. 60).

1804), Unterrichte über die Cultur der Maulbeerbäume und Seidenwürmer und die Erzeugung der Seide (1764), über die Erzeugung und den Gebrauch der Torfkohlen (1766) und zum Gebrauche der Steinkohlen (1768), eine Anleitung zum Anbaue von verschiedenen Oehlgesämen (1768), verschiedene Unterrichte zum Waid- (1769), Klee- (1770) und Erdäpfelbaue mit der Aneiferung, aus Erdäpfeln Branntwein zu erzeugen (1771), wozu die schles. Ackerbaugesellschaft im Hungersjahre ein Avertissement über den Anbau der Erdäpfeln beifügte (1772); die Regierung verbreitete weiter Unterrichte über den Anbau und Gebrauch der Kürbisse (1773) und über die Schafzucht (1771, 1775), den Katechismus des Feldbaues von Johann Friedrich Mayer, Troppau 1774, Unterrichte über die Vertilgung der Mäuse (1774), die Pflege und Wartung der Follen (1780), über den Kohl- und Rübesaatbau (1780), über den Saflorbau (1799), den Zwetschkenbau und die Slibowitz-Erzeugung (1804). Die Regierung erklärte den Bau von Futterkräutern auf Brachfeldern während der Brachzeit für zehentfrei (1769), sicherte die unentgeldliche Erfolgung von Kleesaamen[1] zum Anbaue der Gemeindehutweiden zu (1771), legte in Obrowitz bei Brünn eine k. k. Commercialplantage an, aus welcher sie Maulbeerbäume, Färbepflanzen u. dgl. unentgeldlich erfolgte; sie vertheilte edle spanische und paduaner Schafe (1775) und erleichterte deren Beischaffung, legte Pferde-Beschäl-Anstalten an, in welcher die Pferde der Unterthanen unentgeldlich belegt wurden, errichtete in Brünn eine Bienenschule nebst Bienengärten (1775), schuf in Wien ein Thierarznei-Institut, bestellte einen Landes-Thierarzt (1819), veranlaßte oder bewilligte die Ertheilung von Prämien an Pferde- und Rindviehzüchter, Bienenwirthe und Slibowitz-Erzeuger von Seite des Staatsschatzes und der ständischen Fonds, errichtete Vieh-, Woll- und Garn-Märkte u. s. w.

Die neueste Zeit seit 1848 bezeichnen die Errichtung eines eigenen (1853 wieder aufgehobenen) Ministeriums für Landeskultur, die Aufhebung des Unterthansverhältnisses, die Grundentlastung im Zusammenhange mit der bevorstehenden Auflösung der Servituten, die Errichtung einer k. k. höheren landwirthschaftlichen Lehranstalt zu Ungarisch-Altenburg, die Reorganisirung der k. k. Forstlehranstalt in Marienbrunn, die Reorganisirung der schemnitzer Bergakademie und die Errichtung der Montan-Lehranstalten in Leoben und Přibram, das Jagd-, Forst- und Berggesetz nebst der Regulirung der Abgaben vom Bergbaue u. m. a.

Um sich Organe für ihre Wirksamkeit auf diesem Felde zu verschaffen und beziehungsweise dieselbe an Organe zu übertragen, welche aus der Mitte der Interessenten selbst hervorgegangen sind, veranlaßte die Regierung seit dem Jahre 1764 die Errichtung patriotischer Gesellschaften des Ackerbaues und der freien Künste in den meisten Provinzen des österr. Staates. Dieselben sollen auf die Erforschung der Quellen und die Beförderung des National-Reichthums berathend und anregend einwirken. Auf wiederholte Veranlassung der Regie-

rung entstanden im J. 1770 auch in Mähren und in Oesterr. Schlesien eigene Agrikultur-Gesellschaften; die Seele der ersteren war Graf Mittrowsky. Die Regierung bewilligte Kameralbeiträge und Prämien, machte die Anstellung der Oekonomie-Beamten von einer Prüfung durch diese Gesellschaften abhängig. Unter den Preisfragen der mährischen erscheint die Frage, wie dem immer mehr einreißenden Holzmangel abzuhelfen (1772), der Anbau von Färbekräutern zu befördern sei. Der letztere machte auch wirklich Fortschritte. Der von der Kaiserin ungewöhnlich ausgezeichnete, leider viel zu früh gestorbene lettowitzer Amtmann Scholz († um 1770) betrieb denselben im Großen für die Cottonfabrik daselbst, gab seinen Landsleuten im ausgedehnten Anbaue des zu jener Zeit noch wenig bekannten gewesenen Klee's ein gutes Beispiel, lehrte die Unterthanen das Spinnen in großer Feinheit.

Die feindlichen Preußen (Brandenburger) und die Hungersnoth (177¹/₂) verbreiteten die Kenntniß, den Anbau und Genuß der Erdäpfeln (brambori), welche schon zu Ende des vorigen Jahrhundertes ein allgemeines Nahrungsmittel nicht nur des Landvolks, sondern auch der Städte waren (Schwoy. I. 17). Trugen auch die neuen Ackerbaugesellschaften in Mähren und Schlesien nicht jene Früchte, welche man sich versprochen haben mochte, so war doch durch die von der Regierung ausgegangenen Studien-Reformen (1774 uff.), die Uebersetzung der olmützer Universität nach Brünn (1778), durch Fremde, welche in Folge der eingeführten religiösen Toleranz (1781) zuwanderten, der wissenschaftliche Geist reger geworden. Fristete auch die patriotisch-ökonomische Privatgesellschaft in Olmütz nur ein kurzes Dasein (1786—1788), so erstanden andererseits in Brünn eine mährische Gesellschaft der Natur- und Vaterlandskunde (in den 1780ger und 90ger Jahren) und ein Verein unter dem Namen: Freunde der Natur- und Vaterlandskunde (1799), welche später mit der mähr. und schles. Ackerbaugesellschaft zur k. k. mähr. schles. Gesellschaft zur Beförderung des Ackerbaues, der Natur- und Landeskunde zusammenwuchsen (1811), die im Altgrafen Salm und im Rathe André Organe gewann, wie sie jedem Vereine zu wünschen sind. Damit in Verbindung errichtete die Regierung ökonomische Lehrkanzeln in Olmütz (1808) und später in Brünn (1816) und erhob die Landwirthschaft zum Pflichtstudium für alle Wirthschaftsbeamte (1811), Geistliche u. a. Die neu organisirte Ackerbaugesellschaft begann ihre Wirksamkeit unter anderem (1814) mit der Herausgabe eines ökonomischen Kalenders für die Wirthschaftsämter, eines wohlfeilen Bauernkalenders und der Mittheilungen (seit 1821), eines Schematismus, durch die Gründung eines Vereins zur Beförderung der Schafzucht (1814), eines Etablissements von erprobten Ackerwerkzeugen, eines meteorologischen (1816) und eines pomologischen Vereins (1816) und des Franzens-Museums (1818). Was hier der Verein Vieler bewirkte in Schlesien der Patriotismus Weniger, indem Präfekt Scherschnik († 1814)

in Teschen, Hauptmann von Mükusch, Bürgermeister Schößler und Gymnasiallehrer Ens in Troppau (1814) Museen zu Stande brachten. *)

Der warme Eifer der Regierung fand nach und nach Anklang und Unterstützung von Seite einiger hervorleuchtenden Männer.

Bis in die letzten Decennien des vorigen Jahrhundertes war nicht nur für die wissenschaftliche Kultur der Landwirthschaft wenig oder gar nichts Erhebliches geschehen, sondern es erschien auch noch die eigene Verwaltung der Landgüter im Auge des Vorurtheils als ein die höheren Stände erniedrigendes Gewerbe. Nun begann wenigstens zum Theile der Adel seine Güter selbst zu bewirthschaften oder doch selbst nachzusehen und einzuwirken. Epoche machend ist das Wirken des Ferdinand Freiherrn von Geißlern († 1824) auf seinem Gute Hoschtitz, dessen Verwaltung er 1782 übernahm. Der lohnende Erfolg seines edlen, durch eigene Erfahrung richtig geleiteten Strebens wurde bald in einem durch Futterbau und Stallfütterung erhöhten Ertrage der Ackerwirthschaft und Viehzucht, besonders aber in der durch ihn zuerst zweckmäßig geregelten Veredlung der Schafe so anschaulich und zur Nacheiferung reizend hingestellt, daß Hoschtitz bald der Centralpunkt der Aufmerksamkeit aller denkenden Oekonomen des öster. Staates wurde. Die bessere Kultur mancher landwirthschaftlicher Zweige, vorzüglich aber der Schafzucht fand ihre eigentliche Begründung in der gehörigen Würdigung der Grundsätze, welche als richtige Resultate aus den Bemühungen und Erfahrungen des Freiherrn von Geißlern hervorgingen (patriot. Tageblatt 1802 S. 919, 1804 S. 578, Mittheilungen 1824 Nr. 36).

Von Zbaunek unter dem Freiherrn von Kaschnitz († 1812), welcher die josephinischen Grundsteuer- und Urbarial-Regulirungen in Mähren und Schlesien ausführte, verlief sich jene merkwürdige Kette von ausgezeichneten Landwirthen, zu denen namentlich auch der Freiherr von Bockel († 1829) in Zbislawitz zählte.

Die Fürsten Lichtenstein verpflanzten edles Schaf- und Rindvieh nach Mähren, und versuchten in großer Ausdehnung exotische Pflanzen, insbesondere schneller wachsende amerikanische Hölzer und auch Getreidearten, welche einen höheren Ertrag geben, zu acclimatisiren und zu verbreiten (patriot. Tageblatt 1804 Nr. 35 u. ff. 1805 Nr. 24, 96 u. ff).

Der Versuch des Freiherrn von Braun in Joslowitz, den Reisbau in Mähren einzuführen, zu welchem Zwecke er Reisbauer aus Italien kommen ließ, zeigte sich ohne Erfolg. Glücklicher war er mit der Anlegung neuer Wiesbäder und großer Kleefelder mit Wasserleitungen und der Verbreitung von tiroler Rindvieh aus dem Pusterthale (pat. Tagebl. 1804 S. 1150).

---

*) S. meine Abhandlungen über wissentsch. Sammlungen und gelehrte Gesellschaften in Mähren und Schlesien in den Schriften der hist. statist. Sektion 3. Heft S. 103 — 108, 5. Heft S. 119—134.

Im österreichischen Antheile des Fürstenthums Neisse führte der, noch im dankbaren Andenken der Gebirgsbewohner lebende Landesälteste Urban von Mükusch nach Beendigung des 7jähr. Krieges zuerst den Erdäpfel- und Kleebau und die Bedüngung mit Kalk ein und munterte durch sein Beispiel andere zur Nachahmung auf.

Vom Grafen Haugwitz sprechen wir später.

Ruhen wir auf dem Gange im Pantheon des Landbaues an der Schwelle des neuen Jahrhundertes ein wenig aus, und werfen wir einen Rückblick auf die Gestaltungen des gewerblichen Lebens.

Der 30jährige Krieg hatte die österr. Industrie zerstört. Seit dem westphälischen Frieden (1648) hätte sie neue Kräfte und Lebhaftigkeit erhalten sollen. Es geschah aber zu deren Hebung durch ein Jahrhundert beinahe nichts. Arm, ohne Geld, beinahe ohne Manufakturen und Handel, ganz abhängig vom Auslande, besonders in allen veredelten Lebensbedürfnissen, waren die österr. Staaten. Ein merkwürdiges Buch: Oesterreich über Alles, wenn es nur will, Wien 1685, von dem einsichtsvollen und kenntnißreichen Patrioten Johann von Horneck, unternahm es, dem Merkantilsysteme und seinem Hauptpostulate, daß dem übermässigen Geldausflusse gesteuert werde, so wie, in Verbindung damit, dem Industrial-Systeme oder der Einführung neuer Manufakturen auch in Oesterreich Eingang zu verschaffen.

Unter freimüthiger, aber wohlwollender Aufdeckung des Zustandes der fehlerhaften Staatsökonomie und der Angabe der Verbesserungsmitteln, versuchte es Horneck, Oesterreich zu vermögen, seine inländische Industrie, besonders durch ein Prohibitiv- und Schutz-System, unter welchem England und Frankreich groß geworden, zu heben und zu befördern, mit Einführung der Manufakturen und Fabriken den Anfang zu machen, und hiedurch zu bewirken, daß Deutschland der ausländischen, namentlich aber der leichten, schnell in der Mode wechselnden französischen Waaren entbehren könne, diese mochten nun in Frankreich selbst, oder in Italien, der Schweiz u. a. verfertigt worden sein. Der Professor, nachher russ. Staatsrath Herrmann, welcher dieses Buch mit Vergleichen über den großen Aufschwung Oesterreichs binnen 100 Jahren neu herausgab (1784), bestätigt, der Verfasser habe so viele nützliche Vorschläge gemacht, daß es nicht Wunder nehmen dürfe, wenn in der Folge so viele ausgeführt worden. Ja! er behauptet, Oesterreich danke den größten Theil seines (damaligen) Wohlstandes diesem Buche, denn es habe bei seinem Erscheinen so viel Aufsehen gemacht, sei so oft aufgelegt und so begierig gelesen worden, und enthalte so kenntnißvolle Anleitungen, daß derselben Ausführung eine natürliche Folge gewesen*). Horneck stellte 9 Hauptgrundsätze der Staatsökonomie auf:

*) Damit stimmt auch de Luca und die (mir später zu Gesicht gekommene) Schrift Bidermanns Die technische Bildung in Oesterreich, Wien 1854, S. 22—26, überein. Diese Ideen wa-

1. Die Erwerbung der Kenntniß des Landes, 2. Verarbeitung der Rohprodukte im Lande, 3. Beförderung der möglichsten Bevölkerungs-Zunahme, 4. Festhaltung des Goldes und Silbers im Inlande und lebhafte Circulation derselben, 5. möglichste Beschränkung auf den Gebrauch inländischer Waaren, 6. Erwerbung der nöthigen auswärtigen Produkte aus der ersten Hand und mit inländischen Waaren, 7. möglichste Verarbeitung der ausländischen rohen Produkte im Inlande, 8. Ausbreitung des Commerzes und Absatzes inländischer verarbeiteter Waaren, 9. Verbot auswärtiger Produkte, welche im Inlande selbst in hinreichender Menge zu haben sind, selbst wenn sie schlechter an Güte oder höher am Werthe sein sollten, um das Geld im Lande zu behalten.

Wir haben uns bei diesem Buche und seinem Systeme etwas länger aufgehalten, weil wir damit die spätere österr. Commercial-Politik angedeutet zu haben glauben.

Horneck wollte mit dem Verbote der 4 ausländischen Hauptartikeln, nämlich der Woll- und Leinwaaren, der Baumwolle (welche den Leinwandhandel von ganz Europa zu Grund richte), vor allem aber der sogenannten französ. Waaren begonnen haben, denn sie seien eine wahre Pest und die Würgengel unserer Wohlfahrt, indem die Woll- (7), Leinen-, Seiden- (7) und französ. Waaren (3), diese wahren Blutigel des öster. Staates, demselben jährlich 16—20 Millionen Gulden entziehen. Unter Einem müsse aber auch die Ausfuhr der Wolle, des Flachses und Gespinnstes untersagt werden. Auf diese Vorschläge ging denn auch die österr. Regierung in der Folge (seit 1728) wirklich ein, indem sie bis zum J. 1775 die meisten ausländischen Waaren scharf verbot. Nicht ohne Grund wird angenommen, daß die Manufakturen in den öster. Staaten hauptsächlich dieser Einrichtung ihr Emporkommen zu danken haben. Seit 1775, als dieselben schon ziemlich die Concurrenz mit den ausländischen halten konnten, wurden zwar die meisten fremden Waaren, jedoch nach Umständen mit hohen Zollabgaben belegt, einzuführen erlaubt, Kaiser Joseph bildete aber das Prohibitiv-System vollständig aus.

Den wirksamsten Schutz erhielt die inländische Industrie durch dasselbe, wenn sich auch nicht verkennen läßt, sie wäre früher mündig geworden und zur rascheren Entwickelung gelangt, wenn sie den Kampf mit dem Auslande hätte bestehen müssen. Was sonst die Regierung für deren Förderung gethan, ist viel zu umfassend, als daß hier auch nur oberflächlich dessen gedacht werden könnte. Dennoch kann ich es nicht vermeiden, wenigstens mit einigen Worten dieses Einflusses zu erwähnen, wie er sich im Verwaltungs-Organismus, in der Organisirung der Gewerbe und in den Mitteln und Anstalten zu deren Förderung geäußert.

---

ren übrigens nicht neu, sondern nur mit Präcision und Schärfe ausgesprochen. Kaiser Leopold I. hatte schon eine Seidenfabrik (1666), das Linzer Manufakturwerk (1672) eingeführt, alle französ. Waaren, freilich erfolglos, verboten (1674).

Zur Einrichtung und Leitung des Gewerbe- und Handelswesens berief M. Theresia eigene Commerzien-Collegien und Consesse am Hofe und in den Ländern (1752), Manufakturenämter in diesen (1751), Commerzial-Inspektoren und Manufakturen-Commissäre in den Kreisen, Lokal-Gewerbe-Vorsteher in den Städten, bis die Sache so weit gediehen war, daß sie den gewöhnlichen Behörden überlassen werden konnte. Sie finden nun in den Gewerbe- und Handelskammern ihren Beirath.

Rücksichten für das Bestehende erklären das gemäßigte Vorschreiten in der Organisirung der Gewerbe; gleichwohl zeigt sich bald ein bedeutender Abstand von der Verfassung der früheren Zeit. Besonders hervorstechende Momente sind die Regelung des Zunftwesens durch die Handwerkspatente (1731), General- (1739) und die vielen Spezial-Zunftsartikeln (1742—1778), die Inkorporationsordnungen (1753) u. a., die Abstellung vieler Mißbräuche, insbesondere der geschlossenen Gesellen- und Meisterzahl, die Beschränkung des Wanderns und des hemmenden Einflusses der Zünfte auf die Erlangung der Meisterrechte, die Lockerung des Zunftzwanges, die Erklärung vieler Gewerbe zu freien Beschäftigungen oder unzünftigen Gewerben, die Erschaffung und Begünstigung der Fabriken, die Theilung der Gewerbe in Polizei- und Commerzial-Gewerbe, welch' letztere vom Ortsbedarfe unabhängig sind, die Annahme liberaler Grundsätze, besonders bei den Handelsbeschäftigungen, die Beschränkung der Realgewerbsberechtigungen, da nur persönliche Tüchtigkeit entscheiden soll, die Aufhebung des Meilenrechtes, welches der Verbreitung der Gewerbe auf das Land so hinderlich war, u. s. w. Zu den vielen Mitteln und Anstalten für die Förderung der Industrie gehören unter anderen die Errichtung von Commerzienfonds, die Aufhebung der Leibeigenschaft, die Einführung der Toleranz, die Begünstigung der Ein- und die Erschwernng der Auswanderung geschickter Industrieller, Ermunterungen, Prämien, Staatsvorschüsse, Anlegung von Staatsfabriken, Begünstigung der Maschinen, ausschließende Privilegien auf Erfindungen, Belehrungen und Qualitäten-Ordnungen, die Errichtung von Spinnschulen (1765), die bessere Einrichtung der Gymnasial- und Fach-Studien (seit 1774), die Einrichtung des deutschen Schulwesens (1774), insbesondere der Normal- und Hauptschulen mit einigen technischen Lehrgegenständen, die Errichtung der Bergakademien, der Akademie der bildenden Künste (1768), der Realakademie (1770), und des polytechnischen Institutes (1816) in Wien, endlich der Realschulen und technischen Lehranstalten.

Auf dem Felde der Legislation machen sich vorzüglich bemerkbar: die Wechsel-, Gerichts- und Concursordnungen, die Civil- (1786, 1811) und Strafgesetzbücher, (1787, 1803), die Merkantil- und Wechselgerichte, die fortschreitende Erleichterung des Verkehrs zwischen den österr. Ländern, die (seit 1775 begonnene) Verschmelzung derselben zu Einem Zollsysteme, die Beseitigung der Zollschranken gegen Ungarn, der große Schutz der einheimischen Industrie durch das Prohibitiv-System in Verbindung mit der Stämpelung der inländischen Waaren, die allmälige Mil-

derung und Verlassung des ersteren, die Regelung der Jahrmärkte mit beschränkter Freiheit, die Anbahnung der Einheit in Maß und Gewicht, die Abschließung von Handelsverträgen, namentlich mit Rußland, der Türkei u. s. w.

Wenn auch die Versuche mit dem Intelligenz- und Kundschafsamte und der damit verbundenen Leihbank in Brünn (1751), von Börsen in Brünn (1762) und Troppau, von Freimessen in Teschen (1774, im J. 1782 aufgehoben) zum Theile ohne Erfolg blieben, welche gewaltige Umwälzung haben dagegen hervorgebracht die großartigen Straßen-, Eisenbahn- und Telegraphen-Bauten, die Ausbreitung und Vervollkommnung der Postanstalten und Dampfschifffahrt, die Errichtung der Nationalbank (1816) mit ihren Zweig-Eskompte-Anstalten (1853 in Brünn, 1854 in Olmütz und Troppau *) u. s. w.?

Vom J. 1727, in welchem der Straßenbau in Mähren begann, bis 1780 waren in Mähren und Schlesien nur bei 50 Meilen Staatsstraßen zu Stande gekommen. Kaiser Joseph fügte in 6—7 Jahren bei 40 Meilen hinzu (Mähren hatte 1797 68 Postmeilen Chausséen). Kaiser Franz († 1835) hinterließ 120 Meilen; unter ihm wurde erst seit 1830 der Bau der Bezirksstraßen begonnen. Im J. 1849 besaßen Mähren und Schlesien bereits 150 Meilen Staats- und 865 Meilen anderer Straßen. Seit 1839 gesellten sich 62 Meilen Eisenbahnen, seit 1850 bei 80 Meilen Telegraphen-Leitungen hinzu. Vom J. 1740 bis 1830 hatte sich die Zahl der Poststationen in Mähren und Schlesien von 16 nur auf 45, ungefähr in der Gesammtlänge der Staatsstraßen, und 11 Briefsammlungen erhoben; im Durchschnitte kamen 783.200 Stück Briefe zur postämtlichen Behandlung. Im J. 1847 befuhr die Briefpost bereits 245, die Fahrpost 117 Meilen, im J. 1851 aber schon 466 und 230 Meilen. Die Zahl der Briefe stieg bis 1853 auf 2½ Millionen. An die Stelle der vor 100 Jahren aufgekommenen schwerfälligen Diligencen, welche nur auf den länderverbindenden Hauptrouten und nur ein- oder zweimal in der Woche fuhren, kamen Eil- (1823) und Courier-Fahrten; an die Stelle der noch schwerfälligeren Lohnkutschen traten regelmäßig und schnell verkehrende Gesellschafts- und Stellwägen in allen Richtungen. Mit den alten Stadtmauern und engen Stadtthoren fielen auch die Verkehrs-Hemmnisse. Durch die Herstellung unterirdischer Canäle, Pflasterung und Beleuchtung kleideten sich die Städte nicht nur wohnlicher, sondern sie nahmen auch durch die Beseitigung der Kirchhöfe, hellen Häuser-Anstrich, freundliche Anlagen (Brünn, Znaim, Iglau, Olmütz, Troppau u. s. w.) eine heitere Färbung an.

Die deutschen Volksschulen erhielten im J. 1774 ihre Einrichtung; im nächsten Jahre entstanden die Normal-Hauptschulen in Brünn und Olmütz, und die Hauptschulen in den größeren Städten. Als Mehoffer Oberschulen-

*) Die Dotation der brünner Filiale wurde in nicht mehr als Jahresfrist von 1 Million auf 1,800,000 fl. C. M., jene der troppauer (300,000 fl.) und olmützer (½ Million) noch in demselben Jahre erhöht.

aufseher in Mähren (1780) und Schlesien wurde, fanden kaum 10,000 Kinder in Schulen eine Unterweisung. Im Jahre 1791 zählte man in beiden Ländern bereits 108,714 Schüler, einige Jahre später in Mähren allein 1 Normal-, 14 Haupt-, 378 Mittel- und 873 Trivial-, zusammen 1266 Volksschulen mit 140,375 schulfähigen und 90,816 schulgehenden Kindern. Kaiser Joseph († 1790) gab jedem Regimente ein Erziehungshaus für 40 Soldatenkinder männlichen Geschlechtes und förderte ungemein das Volksschulwesen. Baron Honrichs hatte in Kunstadt eine Arbeitsschule (pat. Tgbl. 1800, Nr. 6, 50), die Gräfin Truchseß eine Industrie- und Arbeitsschule in Kunewald (eb. Nr. 30 u. 50), Zetler, Vicar der prot. Gemeinde, eine Handwerkerschule in Brünn (eb. 1802 S. 849, 1039, 1167) errichtet, welche alle freilich keine Dauer hatten. Der neue Schulplan von 1804 fügte den allgemeinen Lehrgegenständen der 4. Klasse an den Hauptschulen (nach der Schulordnung von 1774 die Anfangsgründe der Geometrie, Baukunst, Mechanik und des Zeichnens) noch die Baukunst und das Zeichnen bei. 1808 entstand in Wien eigene Direktion über das Kunstfach der Volksschulen. Bei Mehoffers Austritte (1807) gab es in Mähren und Schlesien schon 1,548 Schulen, welche von 146,894 Schülern besucht wurden und an Sonn- und Feiertagen noch 28,586 Erwachsene unterrichteten. Im J. 1850 besaßen beide Länder 27 Haupt-, 1914 Trivial-, 25 Mädchen-, zusammen 1966 Volksschulen, mit 4,558 Lehrern, 304,086 schulfähigen und 291,346 schulbesuchenden Kindern, dann 1918 Wiederholungsschulen mit 154,524 Schulbesuchenden für die erwachsenere Jugend. Mähren und Schlesien übertreffen im Verhältnisse des Schulbesuches alle Länder des österr. Staates.

Durch die Aufhebung von 8 Gymnasien im J. 1774 und die Beschränkungen unter Kaiser Joseph war die Zahl der Gymnasialschüler in Mähren und Schlesien auf weniger als 800 herabgesunken; in den nächsten 30 Jahren hatte sie sich aber, unter der Begünstigung von Seite der Regierung, schon über 3.000 erhoben, als diese begann, den Realstudien mehr Aufmerksamkeit zuzuwenden und anordnete (a. h. Entschl. 7. Dez. 1825), den Andrang zu den Gymnasien und philosophischen Lehranstalten zum Theile durch Vermehrung der technischen Schulen und 4. Klassen an den Hauptschulen abzuleiten. In Folge dessen entstanden auch mehrere solche 4. Classen, unter Mitwirkung der Bürger und Gemeinden, in Iglau (meine Gesch. Iglau's, S. 465), Znaim u. a. Allein gerade die vorzugsweise gewerbfleißigen Länder Mähren und Schlesien konnten, obwohl in Prag eine ständisch-technische Lehranstalt (1806), in Wien mit kaiserlicher Munificenz ein polytechnisches Institut (1816), in Brody, Triest, Lemberg, Prag, Rakonitz, Reichenberg, Gratz, Pest und Preßburg Realschulen, neben der alten Bergakademie in Schemnitz (1760) eine Montan-Lehranstalt zu Vordernberg aufkamen, zu keiner technischen Lehranstalt gelangen; denn die schon 1811 genehmigte Errichtung einer Realschule in Brünn, kam nicht zur Ausführung. Ein dürftiger Ersatz war die ständische Zeichnenschule (Baukunst) zu Olmütz und die Aussicht auf die endlich 1843 in Verhandlung genommene Errich-

tung einer technischen Lehranstalt in Brünn, zu welcher Baron Rothschild 40000 fl. beisteuerte und der mährische Landtag 184⁸/₉ 120,000 fl. auf das Land übernahm. Ungeachtet der eingetretenen bedeutenden Verminderung gab es 1851 doch noch 2751 Schüler in den mit den ehemaligen philosophischen Lehranstalten vereinten 11 Gymnasien Mährens und Schlesiens und die in Brünn (1853) und Kremsier (1854) neu errichteten Knabenseminarien werden wenigstens dem geistlichen Stande die Ergänzung sichern helfen; auch wird die zweckmäßigere und freiere Gestaltung des Gymnasialunterrichtes den Geist mehr wecken. Weit größer wurde der Zudrang zu den seit 1850 errichteten technischen Lehranstalten und Realschulen; schon im J. 1851 (dem ersten des Bestehens) hatte nur die brünner Oberrealschule 531, die (1850 entstandene) technische Lehranstalt in Brünn 391 Schüler; die erstere Zahl hat sich seitdem fast verdoppelt (1854: 928). In demselben Maße ist der Zudrang zu der (1852) neu errichteten Handwerkerschule in Brünn (1854 wurden 1402 eingeschrieben*) zu den von den Handelsgremiem erhaltenen Handelsschulen in Troppau (1851 errichtet, mit 3 Jahrgängen und 36 Schülern) und Teschen (1853 errichtet, 21 Schüler) für Handlungslehrlinge (Bericht d. Tropp. Handelsk. für 1853 S. 19—23.**) Dagegen verfällt die olmützer Universität ungeachtet der neuen Studienreform in ihrer dermaligen ungünstigen Ortslage und hat auch bereits die philosophische Fakultät verloren. Die landwirthschaftlichen Lehrsäle bevölkern sich sehr langsam, seit die Landwirthschaftslehre aufgehört hat, Pflichtstudium der Wirthschaftsbeamten und Candidaten des Priesterstandes zu sein. Mehr Anklang findet die durch einen Privatverein im Oktober 1852 eröffnete m. s. Forstschule in Aussee.

Die Klosterbibliotheken sind zwar größtentheils eingegangen, auch der Adel hält nicht mehr so viel als ehedem auf gelehrte Schätze und der Bürgerstand geht größtentheils dem technischen Wissen und materiellen Genüssen nach; allein es haben sich gelehrte Vereine, es hat sich eine Landesbibliothek in Olmütz (mit nahe an 50,000 Bänden), es haben sich die Museen in

*) Die Geschichte der brünner Realschule und der damit verbundenen Handwerkerschule bieten die Programme der ersteren seit 1852, die Berichte über die letztere und der österr. Kalender, Brünn 1854.

*) Zu Ende des Jahres 1853 hatte Mähren 13 (in Olmütz, M. Neustadt, Proßnitz, Neutitschein, Iglau, Znaim, Teltsch, Trübau, Kremsier, Leipnik, Nikolsburg, Auspitz und Schönberg), und Schlesien 4 (in Teschen, Jägerndorf, Freudenthal und Bielitz), unselbstständige, d. h. mit Hauptschulen in Verbindung stehende Unter-Realschulen (im österr. Staate — ohne die Lombardie und Venedig — 120) mit 1323 Schülern in Mähren und 459 in Schlesien (am meisten nach Böhmen und Niederösterreich), eine selbständige Unterrealschule in Troppau (mit 257 Schülern), eine Ober-Realschule in Brünn (mit 819 Schüler: — der größte Besuch in der Monarchie) und eine technische Lehranstalt in Brünn (mit 343 Schülern, wovon 281 Katholiken, 62 Israeliten, 204 Deutsche, 139 Böhmen; nach Wien, Prag und Krakau der stärkste Besuch). Die Errichtung einer (d. J. ins Leben getretenen) Oberrealschule in Olmütz und einer selbstständigen Unterrealschule in Teschen war im Zuge (Bidermann, die technische Bildung in Oesterreich S. 94—125).

Teschen, Troppau und Brünn, die Bibliotheken an den Lehranstalten und andere wissenschaftliche Sammlungen gebildet, welche nur fleißig benützt werden sollten; freilich hat die Landeshauptschaft noch keine öffentliche Bibliothek und bis zu einem Zustande, wo auch kleinere Gemeinden mit literärischen Hilfsmitteln versehen sein werden, fehlt es noch weit. (S. meine Abhandlungen über die liter., Kunst- und Alterthums-Sammlungen in M. und Schl. im 3. H. d. Schriften d. hist. stat. Sektion; über gelehrte Gesellschaften im 5. H. derselben).

Legt man einen weitern beliebten Gradmesser der Civilisation an, so haben sich Mähren nnd Schlesien seit 100 Jahren von 4 Buchdruckereien und einigen Buchkrämern auf 18 Buchdruckereien und 15 Buchhandlungen, von 1 auf 15 Zeitschriften gehoben und die Präventiv-Censur, welche sich damal erst der ausschließend clerikalischen Einwirkung zu entziehen begann, nachher selbst aber gewaltige Fesseln anlegte, ist verschwunden (S. meine Gesch. der Buchdr., des Buchhandels, der Censur und periodischen Literatur in M. u. Schl. im 6. H. d. Sekt. Sch).

So ungleich günstiger sich nun auch die Verhältnisse gestalteten, hat doch die Wissenschaft, wenn auch praktischeren Richtungen folgend, namentlich die Philosophie, Theologie, Rechts- und ärztliche Gelehrsamkeit bei uns — mit einzelnen Ausnahmen — kaum gleichen Schritt mit dem allgemeinen Fortgange gehalten; aber Mathematik, Mechanik nnd Physik üben früher nicht geahnte Wunder und die naturhistorischen, technischen, landwirthschaftlichen, geschichtlichen, geographischen u. a. Kenntnisse beider Ausgangspunkte berühren einander nicht entfernt. Auch die National-Literatur steht, wenn nicht hoch, doch viel höher, freilich auf Kosten der classischen Literatur des Alterthums, welche nur in den gelehrten Schulen eine nothdürftige Cultur findet und, nebst der sonst so geläufigen und gebrauchten lateinischen Sprache, fast ganz aus dem Leben verschwunden ist. Seit den drei letzten Jahrzehenden des vorigen Jahrhundertes erwachte das Bestreben, die seit fast zwei Jahrhunderten vernachlässigte böhmische Sprache und Literatur wieder in Ansehen zu bringen. Nicht wenige Mährer und Schlesier betheiligten sich an dieser rühmlichen Aufgabe. Wenn in der Periode des Verfalls der böhm. Sprache und Literatur (1620 — 1774) aus den Druckereien Mährens und österr. Schlesiens in böhm. Sprache fast ausschließend nur religiöse, Schul-, Volks- und Belehrungsschriften, als Volksromane, Kalender u. s. w. hervorgingen, oder andere Erzeugnisse, wie Chroniken, nicht an das Tageslicht traten, so hat zwar auch die neueste Periode der böhm. Sprache und Literatur (seit 1774 bis gegenwärtig) natur- und sachgemäß diesen Charakter zum Theile beibehalten, gleichwohl äußerte sich doch auch schon eine eigentlich literärische Produktivität und Originalität, insbesondere auf dem Felde der Sprache, Philosophie, Geschichte und Poesie, oder in Volkssagen, in Volksliedern u. a. Gar wohl klingen die Nahmen Bily, Fryčaj, Furch, Gallas, Kapper, Kinsky, Klacel, Palacky, Poimon, Pollaschek, Prochaska, Schembera, Stach, Sušil, Sychra, Žak u. a. (S. 6 H d. Sch. d. hist. Sekt. S. 114—117).

Die deutsche Sprache, von der Regierung in der Schule und im Amte vielmehr, ja ausschließend gepflegt und begünstigt, erstarkte an den Heroen deutscher Literatur in so weit, daß sie nicht nur reiner und gewandter gehandhabt wurde, sondern auch in freier und gebundener Form nicht wenige Dichter auftraten, deren Namen (Donneh, Grammerstötter, Günther, Hirsch, Jeiteles, Lamatsch, Nell, Ratzer, Schmidt, Schön, Selinger, Silesius, Straube, Zedlitz u. m. a.) zum Theile auch außer den engen Gränzen der Heimath bekannt, ja gefeiert wurden.

Die bildende Kunst geht nach Brod und sie, wie die Musik, erfreut sich lange nicht der Pflege, wie vordem, als der Clerus und Adel darin wetteiferten (S. Dlabacz, Künstlerlexikon für Böhmen, Mähren und Schlesien, Prag, 1815, 3 T. Hawlik, zur Geschichte der Baukunst, d. bildenden und zeichn. Künste, Brünn, 1838, mit Zus. und Verbess. eb. 1841; Rinkolini, Notizen über Kunstwerke der Malerei in Mähren, in Hormayr's Archiv 1825, N. 110, 112. 113; Dudik, Kunstschätze d. Mal. in M. in d österr. Lit. Bl. 1814 N. 75—78. Die Werke von Schweigel, Chambrez und Cerroni sind bisher nicht gedruckt). Doch erinnern aus der jüngsten Zeit die Prachtbauten der Lichtenstein, Dietrichstein, Sommerau, Dalberg, Mundi u. a. an die frühere Blüte, die Bauten des bürgerlichen Patriziates, der Herring, Gastl, Klein, Putterlik u. a, gehen über das Kasernartige der gewöhnlichen Gebäude hinaus. Und wie stechen die neuen Brücken bei Neutitschein, Iglau, Ostrau und Brünn gegen die kleinen Verhältnisse und den Ungeschmack der Vorzeit ab!

Ist auch die dramatische Kunst bereits wieder zurückgegangen und gefällt sie sich mehr in der Posse und im leichten Spiele als im erhabenen Cothurn und in der feinen Sitte, so treibt doch der dramatische Künstler nicht mehr Hanswurst in Bretterbuden, er hat jedenfalls würdigere Schauplätze gewonnen (S. meine Gesch. des Theaters in M. u. Schl., Brünn 1852, auch im 4. H. d. Sch. d. hist. Sekt.)

Zwar hat das kirchliche Leben an Innigkeit und Werkthätigkeit ungemein verloren, allein es fängt wieder an, sich zu regen und die religiöse Duldung hat die Extreme versöhnt oder doch ausgeglichen. Die Juden sind wieder in die Städte eingetreten, welche sie eben vor 400 Jahren vertrieben, und sie haben ihren Einzug mit einem Tempel geweiht, welcher sich an die christlichen Cultusstätten würdig anreiht.

Ganz neu oder wesentlich umgestaltet sind die vielen Humanitäts-Anstalten, welche beide Länder aufweisen können. Sie zählten im Jahre 1847: 215 Aerzte, 617 Wundärzte, 1,963 Hebammen, 99 Apotheken, 14 Civil-Krankenhäuser mit 10,514 aufgenommenen Kranken, 9 Militärspitäler mit 18,028 Kranken, 1 Irrenhaus mit 134 Pfleglingen, 2 Gebährhäuser mit 783 Gebährenden, 2 Findelhäuser mit 3,131 Kindern, 140 Versorgungshäuser mit 1,273 Individuen, 1181 Armeninstitute mit 19,989 Betheilten, mit einem Gesammt-

aufwande der Sanitäts- und Wohlthätigkeits-Anstalten von 561,780 fl. C. M.; außerdem gab es noch Bildungs-, Erziehungs-, Pensions-, Leih-, Versicherungs-Anstalten (die m. s. gegen Feuer mit 40,000 Theilnehmern, 70,000 Gebäuden, 17 Millionen Gulden Einlagswerth), Besserungs-, Straf- und andere Institute (eine Gesch. u. Statistik d. Humanitäts-Anstalten gedenke ich in einem der nächsten H. d. Sch. d. hist. Sekt. zu geben)

Ermißt man die Kraft aller dieser nur obenhin angedeuteten Hebeln, welche seit einem Jahrhunderte in Bewegung gesetzt worden sind, so dürfte es nicht so sehr Wunder nehmen, daß sie so viel, als daß sie nicht noch mehr gewirkt haben. Der Abglanz der ohne Zweifel in jeder Beziehung gestiegenen Cultur ist nicht so blendend, daß er uns das Dunkel verhüllen könnte.

Versuchen wir es nun, an der Hand erfahrener Fachmänner die Fortschritte zu überblicken, wie sie sich in den einzelnen Zweigen darstellen, nach welchen unsere (vielleicht zu viel umfassende) Gesellschaft ihre Wirksamkeit regelt.

Billig beginnen wir mit der ersten und festesten Grundlage aller staatlichen Einrichtungen, mit der Cultur der Mutter Erde.

A. In der Landwirthschaft.

Wenn gleich vorleuchtende Beispiele des Wirthschaftsbetriebes in der Vorzeit auf geistlichen Stiftsgütern und jenen Dominien zu finden waren, deren Besitzer von Vorliebe für landwirthschaftliche Beschäftigungen beseelt, sich deren geregelte Verwaltung besonders angelegen sein ließen; so erfolgte der allgemeine höhere Aufschwung hierländigen Oekonomiebetriebes dennoch erst nach dem Beginn dieses Jahrhunderts, als der Genius rationeller Landwirthschaft seine, die allgemeine Wohlfahrt fördernden Lehren durch Jordan, Thaer, Schwerz, Trautmann, Burger und andere Meister des Faches über das große deutsche Vaterland verbreitete.

Bei dem allgemeinen Fortschritte des Wissens damaliger Zeit, zumal im Gebiete der Naturwissenschaften, hatte man den ebenso wichtigen als nützlichen Einfluß richtiger Grundsätze auf die praktische Cultur einsehen und schätzen gelernt. Kein Wunder daß, nachdem die für verbesserte landwirthschaftliche Vorzüge empfänglichen Geister die neue Doctrine freudig begrüßten, die rationelle Landwirthschaft in Mähren und Schlesien bald kräftige Wurzeln schlug und nach und nach zum Gemeingute intelligenter Fachmänner, zumal bei größeren Wirthschaftsbetrieben wurde.

An die Stelle ehmaliger empyrischer Gepflogenheit trat nunmehr eine durchgreifende Umstaltung in allen Zweigen der Landeskultur: anfängliche theilweise

---

*) So wenig als die bisherige Darstellung machen die bei Kürze der Zeit nur flüchtig entworfenen folgenden Schilderungen auf ein näheres Eingehen in die Sache Anspruch. Das seit Jahren gesammelte Material wird mich nach Umständen in die Lage versetzen, später mehr zu sagen. d'Elvert.

Benützung, späterhin gänzliche Beseitignng der Brache, Uebergang zur Wechselschaft mit ausgedehntem Futterbau und Culturen von Hack- und Knollenfrüchten eingereiht zwischen Getreidesaaten, Anbau von Handelsgewächsen, Gespinnstpflanzen, Anwendung verbesserter Ackerwerkzeuge, Einführung edler Hornviehrassen, verbunden mit Stallfütterung, allgemeiner Merinozuchtbetrieb in großartigem Maßstabe und schwunghafte Entfaltung der landwirthschaftlich-technischen Gewerbsindustrie — sind die wesentlichen Momente, welche die Fortschritte der hierländigen Landwirthschaft seit dem Beginn dieses Jahrhunders bezeichnen.

Um die segensreichen Folgen dieses im Interesse der allgemeinen Wohlfahrt stattgefundenen Umschwunges näher vor Augen zu stellen, möge der Rückblick eines unserer Veteranen im Landwirthschaftsfache hier seinen Platz finden:

„Wer, wie ich, die Oekonomie vor 50 Jahren in unserem Vaterland gekannt, wird eingestehen, daß dieselbe im Allgemeinen auf sehr niedriger Stufe „gestanden. Klee-, Kartoffelbau und Schafzucht wurden nur von der Minderzahl der Herrschaftsbesitzer betrieben*), weil man der Ansicht war, Klee verquecke den Boden zu sehr und wintere aus, wenn er im Herbste nicht mit „Mist überbreitet würde;"

„Kartoffeln baute man nur zum Hausbedarf und meinte, für das Vieh „wären sie eine zu theuere Kost. — Und den Ertrag der Edelschafzucht erachtete „man weit geringer, als jenen der Rinderzucht; dennoch aber hielt man nicht „mehr Hornvieh, als die vorhandenen Wiesen zu nähren vermochten."

„Die Mehrzahl damaliger Landwirthe hegte das Vorurtheil, ohne reine „Brache könne Weizen nicht mit gutem Erfolge gebaut werden. Landwirth„schaftliche Schriften waren bei Wirthschaftsbeamten nur selten zu sehen, daher „die meisten derselben bloße Empyriker zu nennen. Weit größer aber war die „Unwissenheit der Bauern in ihrem Berufe. Die mancherlei Kleearten waren „ihnen zumeist unbekannt, oder hielten sie deren Cultur für zu kostspielig. Von „Knollengewächsen wurde behauptet, sie entkräfteten zu sehr den Boden. Von „Hülsenfrüchten kannten sie nur Erbsen und Linsen, die Wicke war ihuen fremd. „Der 3. oder 4. Theil ihres Ackers wurde gebracht, und davon nur ein Antheil „spärlich gedüngt. weil sie außer dem zum Betrieb ihres Feldbaues und Leistung „der Robot erforderlichen Zugviehe, höchstens zwei elend genährte Kühe und einige „Schweine — die vermöglicheren aber noch eine kleine Stückzahl grobwolliger „Schafe hielten."

„Den Sommer über, mochte die Witterung noch so ungünstig sein, sorgte „der Landmann gar nicht um die Ernährung seines Zug- und Nutzviehes. Kaum „daß im März der Schnee geschmolzen, trieb man es auf die Weide und das

*) Nach dem patriotischen Tageblatte 1802 S. 163 und 296 wurde Luzern auf der Staatsherrschaft Obrowitz (seit 1786), auf den Dörfern bei Brünn, auf allen lichtenstein'schen Herrschaften, Hoschtitz, Zdislawitz, Zdaunek, Přestawlk, Prerau, Straßnitz, Wessely, Millotitz, Scharditz, Bochdalitz, Hobitschau mit Eifer gebaut und es soll wenige Herrschaften in Mähren ohne dieselbe gegeben haben. d'Elvert.



„ging so bis zu neuem Schneefall fort. Von Reinhaltung der Thiere war eben „so wenig als von Strohstreu die Rede, nachdem der Bauer, gleichwie so man„cher Grundherr, das gewonnene Stroh zur Erhaltung des Viehstandes im Win„ter brauchte — daher denn bloß Waldlaub und kleingehackte Nadelholzäste zur „Streu verwendet wurden."

„Von diesen flüchtigen Andeutungen läßt sich auf die anderweitigen Zu„stände der Landwirthschaft zu Ende des vorigen Jahrhundertes schließen; wie „ganz anders aber sieht es gegenwärtig mit der Landeskultur Mährens und „Schlesiens aus; die Brache ist bei Großwirthschaften in der Regel, mitunter „selbst bei kleinern Grundbesitzern, abgeschafft, Kleebau wird ziemlich allgemein „auf eine Art betrieben, daß Kleesame ein Artikel unseres Activhandels gewor„den; Kartoffel- und Runkelrüben-Culturen nehmen einen sehr bedeutenden An„theil unseres Feldareals ein; die Edelschafzucht hat bis zum vorigen Jahrzehend „eine früher nie geahnte Ausdehnung erlangt; nicht nur ist das Hornvieh der „Gutsherren, sondern auch jenes der Gemeindansassen in der Veredlung vorge„schritten, zumal in jenen Landesgegenden, wo die Viehzucht durch die örtlichen „Verhältnisse begünstigt wird. Wenn demnach mit Befriedigung ausgesprochen „werden kann, daß im Laufe der ersten Hälfte dieses Jahrhundertes der Land„wirthschaftsbetrieb Mährens und Schlesiens sich im Allgemeinen auf eine ehren„werthe Stufe emporgeschwungen, so dürfte gefragt werden: „wodurch denn „wohl diese günstige Umgestaltung bewirkt worden?" Ich antworte darauf: „durch erweitertes Fachwissen, Basirung der praktischen Cultur auf richtige Grund„sätze, verbesserte Verfahrungsmethoden, gelungene Erfolge, Macht des vorleuch„tenden Beispiels, gesteigerte Produktion, höhern Nutzertrag und lohnende Ver„werthung der landwirthschaftlichen Erzeugnisse." So weit unser bereits hingeschiedener Gewährsmann, Wirthschaftsrath von Rittersfeld *).

---

*) Als Parallele gebe ich (d'Elvert) eine gleichzeitige Schilderung des olmützer Professors Passy (Statistik Mährens, 1797, Ms.) folgenden Inhaltes: „Das schöne Land Mähren ist vorzüglich zur Landwirthschaft geeignet. Die Ebene hat im Ganzen eine vortreffliche Scholle; die höchsten Gebirge haben meistens einen so tiefen Pflanzenboden, daß sie durchgehends mit Waldungen besetzt, mit Kräutern bewachsen oder angebaut sind. Und sogar in jenen Gegenden, wo man der häufigen Steine wegen, womit die Felder bedeckt sind, wie z. B. bei Protiwanow, eher eine Wüste erwarten sollte, sieht man mit Erstaunen eine beträchtliche Ernte hervorkeimen. Der Einwohner benützt diese Vortheile, und die Landkultur ist seine Hauptbeschäftigung.

Allein obgleich die Vollkommenheit der Landwirthschaft seit 30 Jahren, als noch Landleute ungehindert einen Grund verlassen konnten um einen andern zu bebauen, so unendlich gewonnen hat, da man nun kein unbenütztes Land mehr findet, und selbst die Benützung mit vielem Fleiß, sogar mit Anwendung auswärtiger Erfindungen geschieht, so hindern doch manchmal Unwissenheit, Vorurtheile und nicht selten Unvermögen noch ihre Fortschritte.

Die Kenntnisse des Landmanns fließen noch immer größtentheils aus dem ländlich-sittlich. Beim Anbaue seiner Felder pflügt er nur zwei-, höchstens dreimal im Jahre die Erde, und ritzet sie oft bloß auf. Er säet manchmal geflissentlich die eine Hälfte des Sa-

Der erste große Förderer des landwirthschaftlichen Fortschrittes in Mähren, dessen musterhaftes Wirken bis in die neuere Zeit herein voranleuchtete, war der 1842 verstorbene k. k. geheime Rath, Besitzer der Grafschaft Namiest und der

---

mens über, und die andere unter die Erde, um sich wider feuchte und trockene Jahre zu sichern; und vergießt, daß in diesem Falle beide Samen nicht gedeihen, weil der obere austrocknet und der untere erstickt. Sein ohnehin schwaches Vieh steht selten mit dem Ackerlande im Verhältniß; und er ist daher aus Mangel des Düngers Vieles zu brachen genöthigt, wofür ihn die Schafzucht nicht hinlänglich entschädiget. Selten verstehet er das Sortiren des Düngers nach den Eigenschaften des Ackers, dünget oft mit fast frischem Stroh, den er noch Monate lang uneingepflügt liegen läßt, weil er ihm besser zu sein dünket, wenn er verwittert, und gebrauchet die Nebendungarten z. B. Kalk, Asche, Mergel, Gyps u. d. öfters unschicklich, wie es gegen die schlesische Gränze zu geschehen pflegt. Wenn dann in Feldern von zerfallenem Thonschiefer, welcher erst an der nähern Stufe seiner Auflösung erscheint z. B. Kalk gestreut wird, und sich allmälig die bösen Eigenschaften des Thons zeigen, so entsteht der Irrwahn, daß die Erde nach und nach unfruchtbarer werde. Der Waldbau, die Viehzucht und der Bergbau sind noch mehr zurück.

Die Frohnen zeigen auch hier ihre gewöhnlichen Wirkungen.

Wo diese Hindernisse weniger stattfinden, wie bei Grundstücken der Obrigkeit und der vermöglichern Landleute, ist auch die Landkultur entschieden besser. Die vom Herrn Oberamtmann Schmidt in Langendorf projektirten Schulen für Landwirthe würden vom größten Nutzen sein. Joseph II. hatte zu dem nämlichen Zweck das Studium der ökonomischen Naturgeschichte den Seelsorgern anempfohlen.

Günstiger lautet die Schilderung, welche Demian (Darstellung der österr. Monarchie, 1804, 1. B. 2. Abth. S. 171) von der Landwirthschaft Oesterr.-Schlesiens entwirft. Sie lautet: Der Ackerbau — als die sicherste Quelle des Wohlstandes — hat in Schlesien seit den letzten 20 Jahren starke Fortschritte gemacht: und jeder Patriot muß sich freuen, wenn er bemerkt, wie alles sich hier regt, alles forscht, alles versucht, und dahin arbeitet, dem Acker einen möglichst hohen Ertrag nach den verbesserten Grundsätzen der Oekonomie, oder nach den in andern Ländern gemachten Erfahrungen, abzugewinnen. Man findet fast überall gut angebaute Felder, wohlhabende Bauern und ansehnliche Dörfer, da man sehr vieles und schönes Vieh hält, und alles mögliche benützt, um den Acker zu verbessern. Aller Dünger wird in Troppau um theures Geld gekauft, auch die Gerberlohe von den Lederern wird dazu benützt, so wie die Seifensiederasche und die Späne von Kämmen, die meistens von den Gebirgsteutschen um Benisch und Freudenthal ausgeführt werden. Viele Eigenthümer sumpfiger Wiesen werden durch den sehr gesuchten Schlamm wohlhabend, und Gyps wird zur Düngung viel aus dem Preußischen hergeholt, denn die inländische Grube an der Oppa ist nicht ergiebig genug. Aber da das Land wenig fruchtbaren Getreideboden hat, so ist auch der Ertrag an Brodfrüchten nichts weniger als zureichend für die innere Consumtion, daher man vieles Getreide von auswärts einführen muß. Daß hier der Flachs- und Hanfbau vortrefflich ist, weiß Jedermann, indem der schlesische Flachs seiner besondern Güte wegen allgemein berühmt ist und unter allen österreichischen Provinzen hier am besten wächst. Auch wird der Kleebau hier im Großen betrieben; man sieht öfters ganze Kleeäcker von 30 bis 50 und mehr Jochen.

Die Obstkultur ist besonders im Jägerndorfer Bezirke zu Haus, wo sich mehr als zwanzig Baumschulen befinden. Um diesen nützlichen Zweig der landwirthschaftlichen Kultur in Schlesien, wozu in den Schulen eine Anweisung gegeben wird, noch mehr zu verbreiten, wurde im Jahre 1797 eine Anleitung, Obstbäume zu erziehen, zum Druck befördert; welche jährlich bei den Schulprüfungen an die Kinder unentgeltlich vertheilt wird.

Herrschaft Ossowa-Bitischka, Heinrich Graf von Haugwitz. Begabt mit hoher geistiger Befähigung und ausgezeichnet durch wissenschaftliche Bildung zumal im Gebiete der Naturwissenschaften, unternahm derselbe, nach damaliger Sitte, Reisen durch Deutschland, die Niederlande, Frankreich, England und die Schweiz. Von besonderer Liebe für Landwirthschaft beseelt, war es seinem Scharfblick nicht entgangen, daß der Oekonomiebetrieb in den genannten Ländern auf einer höhern Vervollkommnungsstufe stehe, als auf seinem Besitzthum, welches derselbe um das Jahr 1794 nach seinem Vater in vernachlässigtem Zustande übernommen. Mit dem ihm eigenen Feuereifer strebte Graf Haugwitz denn die durchgreifende Verbesserung seines großen Wirthschaftsbetriebes an. Um schneller damit zum Ziele zu gelangen, nahm derselbe Jordan's rühmlichst bekannt gewordenen Schüler Trautmann, den nachherigen Professor der Landwirthschaftslehre an der wiener k. k. Universität — als Sekretär in seine Dienste mit der Verpflichtung, den Oekonomiebeamten, Schreibern und Praktikanten auf der Grafschaft Namiest Vorträge über Landwirthschaft zu halten. Um Trautmann in die Lage zu setzen, die günstigen Erfolge der Theorie auch vermittelst praktischer Anwendung nachzuweisen, übertrug ihm Graf Haugwitz den nächst Namiest gelegenen Karlshof zur Bewirthschaftung. Da diese wohlwollende Absicht jedoch, aus uns unbekannten Gründen, nicht von dem gehofften Erfolge gekrönt wurde

---

Auch die Viehzucht wird in Schlesien stark betrieben; man hält viele Pferde, Kühe, Schweine, und eine große Anzahl Schafe, die noch immer mehr zunimmt. Auf gute Zuchtthiere hält man hier sehr, besonders im Troppauer Kreise, und der Bauer hält sich für glücklich, wenn er selbstgezogenes Vieh im Stalle hat.

Die Hornviehzucht wird am meisten im Teschner Kreise kultivirt. Man gewinnt daher sehr viel Schmalz und eingesalzene Butter, und handelt damit in fremde Länder. Besonders ist die hierortige, kernigte Butter ein großer Handelszweig nach Wien, welche schon ein Jahr zuvor bestellt wird. Den Abgang an Schlachtochsen ersetzt Schlesien aus Ungarn und Polen. Eben so beträchtlich ist die Pferdezucht, besonders im Troppauer Kreise, zu deren Beförderung sich in Stubendorf k. k. Beschäler befinden. In der Ebene sind die Pferde von großer Race, gut gebaut und stark von Knochen, besonders um Troppau und Jägerndorf; in den gebirgichten Gegenden, um Meltsch, Grätz und Hrabin, ist sie schon kleiner und schwächer. In der Ebene hält der Bauer meist 4 bis 6 Pferde und 14 bis 20 Stück Melkvieh. Vorzüglich steht die Schaafzucht in dieser Provinz bereits auf einem hohen Grad der Vollkommenheit, so wie auch die Bienenkultur von einer nicht geringern Bedeutung ist.

Die Schuljugend wird zur Seidenkultur angeführt, um diesen wichtigen Nahrungszweig immer weiter zu verbreiten. Auch hat der Erfolg diese Absicht bei weitem übertroffen; Kinder und Erwachsene beschäftigen sich damit so häufig im Jägerndorfer Bezirke besonders, daß die Blätter von den in dasiger Gegend befindlichen Maulbeerbäumen nicht mehr hinreichen, sondern aus mehrern und zum Theil entlegenen preußischen Dörfern herbeigeschaft werden müssen. — Und damit diese eben so leichte als angenehme, dem schwächsten Kinde, so wie dem zitternden Greise angemessene Beschäftigung noch weit allgemeiner verbreitet werde, so hat man vor einigen Jahren eine Anweisung zum Seidenbau auch durch den Druck bekannt gemacht.

übernahm Graf Haugwitz die obere Leitung der Bewirthschaftung seiner sämmtlichen Maierhöfe in eigene Hand, benützte hierbei seine im Auslande gesammelte Erfahrungen, theils das eben erschienene berühmte Werk: über englische Landwirthschaft von Thaer, so wie andere gediegene Fachschriften und bildete von seinem Genius in der Wahl zweckdienlicher Mittel und Forschreiten der Erfahrungen glücklich geleitet, seine Beamten zu tüchtigen Praktikern.

Mit Hinblick auf die Oertlichkeitsverhältnisse seines Besitzthums schaffte er die reine Brache nicht ganz ab, sondern führte die verbesserte Dreifelderwirthschaft mit Futterbau ein; er trieb nicht übermäßig ausgedehnten Kartoffelbau, schenkte der Hornviehzucht keine besondere Aufmerksamkeit, wohl aber der Pferdezucht, unterhielt ein nicht unbeträchtliches Privatgestüt, in welchem edle kräftige holsteiner Vaterthiere verwendet wurden, und opferte bedeutende Summen für die Zwecke seines Schafzuchtbetriebes; bezog die vorzüglichsten Veredlungsmaterialien aus den besten in- und ausländischen Quellen, züchtigte nach vieljährigen Versuchen in dem 3. Jahrzehend dieses Jahrhunderts vermittelst ausgezeichneter Escurialwidder aus Sachsen und Musterschafen aus den Heerden des Grafen von Larisch in Schlesien — eine eigenthümliche Rasse des deutschen Edelschafes heran, deren Adel seine Meisterschaft in diesem Zuchtzweige höchst ehrenvoll bekundete, und bei dem weit verbreiteten Rufe seiner Merinoheerden eine reiche Einnahmsquelle durch lebhaften Verkauf von Zuchtvieh nach allen Richtungen hin eröffnete.

Desgleichen führte Graf Haugwitz genaue Lagerbücher hinsichtlich der Feld- und Wiesenwirthschaft, Stammbücher in Betreff seiner blühenden Pferde- und Schafzüchtung, so wie eine nach den Grundsätzen der doppelten Buchhaltung eingerichtete lichtvolle Rechnungsführung bei seiner Wirthschaft ein, und begründete 1795 die namiester Feintuchfabrik, welche zu den großartigsten und berühmtesten industriellen Etablissements im österreichischen Kaiserstaate zählt. Dankbare Erinnerungen an das ebenso zweckmäßige als menschenfreundliche Wirken dieses systematisch praktischen Landwirthes, der ein halbes Jahrhundert hindurch den Fortschritt in practischer Cultur und Industrie mit glücklichstem Erfolge in Mähren fördern half, leben nicht nur in unsern Herzen fort, sondern nehmen dessen bleibende Verdienste auch die volle Anerkennung künftiger Geschlechter in Anspruch.

Da es uns zu weit führen würde hier auf eine nähere Würdigung anderer, um die Vervollkommnung der Landwirthschaft Mährens und Schlesiens gleichfalls hochverdienter Männer einzugehen, wollen wir uns darauf beschränken, die Namen jener hervorragenden Träger landwirthschuftlicher Intelligenz, deren fruchtbringendem Wirken der Tod bereits ein Ziel gesetzt, rühmlichst zu nennen: Christian Carl und Rudolf André (Vater und Sohn), — Emanuel Freiherr von Bartenstein — Anton Graf Braida — Claudius Feiherr von Bretton — Heinrich Graf Daun · Güterinspektor Wenzel Doleschek — Ritter v. Friedrichsthal — Ferdinand Freiherr v. Geißlern — Direktor Ferdinand

Groß — Gubernialrath und Staatsgüter-Administrator Johann v. Harkenfeld — Schäferei-Intendant Hilvet — Wirthschaftsrath Josef Conrad v. Hötzendorf — Martin Köller und Pfarrer Köller (Gebrüder) — Johann Nepomuk Graf Lamberg — Heinrich Graf Larisch-Mönnich (Vater und Sohn) — Anton Friedrich Graf v. Mittrowsky — Professor Dr. Johann Nestler — Wirthschaftsrath Johann Petersburg — Wilhelm Freiherr v. Podstatzky — Hugo Altgraf zu Salm — Bürgermeister Schößler — Güterinspektor Johann Swoboda — Friedrich Freiherr v. Vockel — Franz Ritter v. Weissenburg — Professor Josef Zemann — Güterinspektor Josef Zimmermann u. s. w.*)

Zunächst an diese, bei unsern Zeitgenossen mit vollem Recht in gefeiertem Andenken stehende Vaterlandsfreunde knüpft sich die Geschichte der gedeihlichen Entwicklung unseres landwirthschaftlichen Betriebsfleißes innerhalb der verflossenen ersten Hälfte dieses Jahrhunderts. Ihr gründliches Fachwissen, ihre rege Thatkraft, ihr vorleuchtendes Beispiel in den verschiedenen Zweigen der praktischen Cultur — ist mit dem gemeinnützigen Wirken der, mittelst allerhöchsten Gründungspatentes vom 29. April 1811 regenerirten k. k. mähr. schles. Ackerbaugesellschaft in seinem vollen Umfange — innigst verflochten.

Dieses fruchtbringende Wirken der Gesellschaft in Hinsicht auf Bodenkultur, Viehzucht, Forstwirthschaft, Obst-, Weinbau, Natur-, Landeskunde und landwirthschaftlich-technische Nebengewerbe spiegelt sich ab vom Jahre 1814 bis 1820 in den von Christian Carl André herausgegebenen „ökonomischen Neuigkeiten" — vom Jahre 1821 bis jetzt aber in den von dem damaligen Gesellschafts-Sekretär Josef Carl Lauer bis Ende 1851, und seitdem vom Forstinspektor Weeber redigirten Mittheilungen, landwirthschaftlichen Kalendern und gekrönten Preisschriften der k. k. Gesellschaft, welche als Quellenschriften bezüglich des Aufblühens und der Zustände unserer Landwirthschaft zu betrachten sind.

Mit der zweiten Hälfte des Jahrhundertes hat eine neue Aera unserer Landeskultur in Folge der stattgefundenen Grundentlastung für Groß- und Kleinwirthschaften begonnen; an die Stelle der ehedem mehr beengten stetigen Verhältnisse ist nunmehr allgemein selbständige freie Thätigkeit getreten; indem nach dem Wegfall der früheren Frohndienste die Größe hierländiger Gütercomplexe deren rationelle Bewirthschaftung erschwert, finden vielseitige Verpachtungen neben wetteifernder sorgsamer Eigenwirthschaft statt; andere praktische Momente hierländiger landbaulicher Zustände aber bestehen in abgedrungener Beschränkung des Kartoffelbaues, Erweiterung und größerer Verbreitung des Maisbaues, großartiger Rübenkultur Behufs der Zuckerindustrie, nahmhafter Reduktion der ehedem sehr beträchtlichen Schafzucht, allseitiger Vermehrung der Horn-

*) Literärische Nachweisungen über die meisten der hier genannten und andere in der landwirthschaftlichen Welt hervorragende Männer S. v. mir im 5. H. d. Schriften d. histor. statist. Sektion S. 133, über 3 Grafen Mittrowsky eb. 3. H. S. 15—35. d'Elvert.

viehzucht, häufiger Anwendung verbesserter Ackerwerkzeuge und landwirthschaftlicher Maschinen, Verbesserung des Bodens durch Drainirung, naturgemäßer eifriger Forstkultur, erhöhten Pflege des Obst- und Weinbaues, lobenswerther Anbahnung zur allgemeinern Verbreitung des Seidenzuchtbetriebes, sowie in erwachter Intelligenz und industriellen Streben in allen Zweigen der praktischen Cultur.

Mit dieser erfrischten Regsamkeit Hand in Hand gehend, hat denn auch die k. k. Gesellschaft ihre gemeinnützige Thätigkeit erweitert und Behufs gedeihlicher Förderung ihrer Arbeiten nach bestimmten Hauptrichtungen, Gesellschafts-Sektionen für Landbau, Forst-, Futter-, Obst-, Wein- und Gartenbau, Naturkunde, dann für historisch-statistische Forschungen in das Leben gerufen.

Geben uns die vorgetragenen Andeutungen über die landwirthschaftlichen Culturfortschritte Mährens und Schlesiens in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts einerseits den erfreulichen Beweis, daß unsere intelligenten Landwirthe große Zwecke im Interesse der allgemeinen Wohlfahrt anzustreben nicht nur vermögen, sondern solche zu realisiren auch stets gern bereit sind — so liegt in den Verhältnissen der Gegenwart andererseits die vertrauenswerthe Bürgschaft, daß bei der rüstigen allseitigen Thatkraft hochachtbarer Fachmänner und der eifrigen Vermittlung gemeinnützigen Wissens durch die Gesellschaft — der vaterländischen Landwirthschaft fortan weitere gedeiliche Entfaltungen bevorstehen*).

---

*) Vom Herrn Sekretär Lauer. Wir fügen eine Schilderung der Landwirthschaft im letzten Viertel des vorigen Jahrhunderts und ihrer allmäligen Fortschritte von unserem Veteran Professor Diebl (Mittheilungen 1852 Nro. 11 bei:

Es sind nun schon 63 Jahre verflossen, seit dem ich mir nach zurückgelegten Studien die Landwirthschaft zum Berufe gewählt. und mich ihr mit allen meinen Geistes-, mitunter auch körperlichen Kräften, hingegeben habe.

Als ich in meinen Beruf eintrat (es war im Jahre 1788), war die Landwirthschaft noch auf ihrer niedrigsten Stufe, mit der Dreifelderwirthschaft und reiner Brache, ohne allen Futterbau. Die Viehzucht kämpfte mit der erbärmlichsten Hungerleiderei; die Ernährung des Viehs war auf die vorhandenen schlechten Hutweiden, die Brach- und Stoppelweide, auf das Jätegras und Feldbau und auf die Waldgraserei beschränkt; kleine verkrüppelte Thiere von gemeinem Schlag, die Rinder mit zusammengeschrumpften kleinen Eutern, die Schafe eben so und einschürig, waren der Gegenstand der Viehzucht.

Es dämmerte aber schon von Deutschland her über Sachsen und Schlesien, und veranlaßte manchen Landwirth sich von dorther nähere Kunde einzuholen und nachzudenken, was und wie an seiner Wirthschaft zu verbessern wäre.

Damit ging es nun, wenn auch unter mancherlei Hindernissen, Widersprüchen, Tadel und Schmähungen, besonders von Seite der Liebhaber des Schlendrians und der Neuerungsfeinde langsam vorwärts; doch siegte der Fortschritt nach manchem harten Kampfe über vorgefaßte Meinungen und Vorurtheile, und nicht selten sah man die wüthendsten Widersacher der verfolgten und verlästerten Verbesserung zehn Jahre später selbst huldigen.

Es fehlte zwar nicht an Mißgriffen, die eine blinde Nachahmung ohne Rücksicht auf vorhandene Umstände veranlaßte, welche dann häufig von den Tadlern des Fortschrittes

Betrachten wir die Fortschritte einzelner hervorragender Zweige derselben, so wenden wir uns zunächst zum

B. Obstbau.

Wohl wandte sich von jeher eine besondere Aufmerksamkeit dem Obstbaue zu, so daß in den früheren Jahrhunderten schon die Obstkultur bei Klöstern in

---

zur Beschönigung ihres eigenen Zurückbleibens mißbraucht wurden, doch auch diese trugen zur Aufklärung und Erläuterung das Ihrige bei.

So sahen wir die Kartoffel unter fortwährendem Kampfe sich allmählig ausbreiten, sich als Speise für Menschen geltend machen, sich als Viehfutter nutzbar darstellen, zu Stärke, Gummi, Zucker, Branntwein, Bier u. dgl. benutzt werden; so ging es mit der Runkelrübe, welche zuvor als Viehfutter und in der letzteren Zeit bis zur Zuckerbereitung empor stieg; so kam der rothe Wiesenklee, so die Luzerne und Esparsette herein, und in Aufnahme. Auch manche Gräser wurden in die Cultur gezogen und machten sich im Feldbaue geltend.

Diese Culturen nahmen in dem Verhältnisse, als sie sich ausbreiteten, auch mehr Zug- und Handarbeitskräfte in Anspruch.

Nun konnte aber auch die Dreifelderwirthschaft mit reiner Brache nicht länger bestehen, die Brache mußte dem Futterbaue weichen, mitunter kam hie und da die Wechselwirthschaft, mit einem mehr oder weniger glücklichen Erfolge in Schwung und vermehrte das Bedürfniß der Arbeitskräfte.

Sobald durch den Futterbau für die Viehnahrung gesorgt war, fing es auch an mit der Viehzucht sich zu bessern. Man fütterte besser und die Thiere gaben mehr Nutzen und Dünger. Man schaffte bessere Rassen an, und lernte einsehen, daß die landwirthschaftlichen Hausthiere kein nothwendiges Uebel, als welches man sie in Folge eines bestandenen irrigen Vorurtheiles bisher betrachtet hatte, sondern, insofern als sie zureichend gefüttert werden, eine wahrhafte Nutzungsquelle sind, welches um so mehr der Fall war, als bei zureichendem Futter der Weidegang abgestellt und die Stall- oder Hausfütterung eingeführt wurde, wodurch abermal mehr Hand- und Zugarbeiten gewommen wurden.

Ueberall sah man die großen Grundbesitzer voran und die kleineren hie und da hinterher, so gut es angehen wollte, vorwärts schreiten; denn jene hatten die Mittel dazu in den Händen und weniger Hindernisse zu bekämpfen als die kleineren, da diese in der Regel weder die nöthigen Kenntnisse, noch das zu den dießfälligen Voranlagen erforderliche Vermögen besitzen, mitunter auch durch Indolenz, Vorurtheile und vorgefaßte Meinungen zurückgehalten werden, daher allmählig, so gut es angehen will, nachhinken.

Diese Verbesserungen im Feldbaue, die abgeschaffte Brache, der eingeführte Futterbau, besonders jener der Hackefrüchte, die eingeführte Stallfütterung, die vermehrte Dungerzeugung, der erweiterte Anbau der Oelfrüchte nahmen bei Allem dem, daß manche Handarbeiten auf thierische Kräfte übertragen wurden, immer mehr menschliche Arbeitskräfte in Anspruch; da sich aber die technische Industrie eben so wie die ökonomische und zugleich mit dieser ausbreitete und menschliche Arbeitskräfte forderte, eben so die Eisenbahnen deren zu Tausenden beschäftigten; — dagegen aber die größeren Grundbesitzer ihre gesammten Hand- und Zugsarbeitskräfte, zu welchen ihnen ihre Unterthanen verpflichtet waren, durch Aufhebung der Robot einbüßten, wodurch die Preise des Taglohns auf eine für den Landwirth sehr beschwerliche Höhe gesteigert wurden, so mußten die Eigenthümer vieler und ausgedehnter Ackerbauländereien auf Mittel denken, diesem drückenden Uebel abzuhelfen; welches Mittel sich ihnen in der Benützung der Maschinen und anderer Arbeit ersparenden und erleichternden oder beschleunigenden Werkzeuge darbot, um davon, wo sie statt finden

ziemlicher Ausdehnung betrieben wurde, hier die edelsten Sorten gepflegt und von hier aus nach den verschiedenen Ländern verbreitet wurden. Auch in Mähren war dieß der Fall und man kann mit Bestimmtheit behaupten, daß Klöster

---

können, und in so weit sie es ihren Umständen für zuträglich hielten, einen Gebrauch zu machen.

Schon im Jahre 1836 schrieb ich im Vorgefühle dieser drückenden Zeiten unter dem Titel: „Mahnungen der Zeitumstände an die Landwirthe" zwei Aufsätze von denen der erste „Andeutungen einiger zeitgemäßen Aenderungen in den bestehenden Wirthschaftssystemen" und der zweite „Einige Worte über Arbeitsersparung und Erleichterung bei der Landwirthschaft überhaupt und durch Maschinen insbesondere." — Es fanden aber bei der Landwirthschaft die Maschinen noch immer nur wenig Beifall und Eingang, und selbst manche der angeschafften wurden wieder beseitiget, indem sie den Forderungen nicht ganz entsprachen. Es war nämlich zu jener Zeit die technische Industrie noch nicht so weit vorgeschritten, die mechanischen Kenntnisse nicht so sehr verbreitet und auf landwirthschaftliche Arbeiten in Anwendung gebracht, als dieses dermal schon obgleich eben nicht zu häufig statt findet. Auch war der Tag- und Fuhrlohn nicht halb so hoch, als dieses dermal an den meisten Orten der Fall ist; endlich stand den größeren Besitzungen viel Arbeitskraft mittelst der Robot, dann den wohlfeileren Tag- und Fahrlohnen der sogenannten Lohntage zu Gebote; oder war wenigstens leicht und in wohlfeileren Preisen zu beschaffen.

Alles dieses hat sich seit dem Jahre 1848 sehr zum Nachtheil der größeren Landwirthe verändert; Robot und Lohntage sind abgeschafft worden, die Revolutionskriege in Ungarn und Italien haben viele Menschenhände der Landwirthschaft entzogen, was auch noch dermal durch die Auswanderung nach Ungarn fortgesetzt wird.

Und doch ist und bleibt die Arbeit der wichtigste Hebel der landwirthschaftlichen Produktion und der bedeutendste Faktor in den dießfälligen Produktionsanlagen.

Wenn der kleinere Landwirth wohlfeiler produzirt, daher einen größeren Reinertrag oder Gewinn dadurch erwirbt, so kömmt es nur daher, daß er seine Arbeiten durch wohlfeilere Arbeitskräfte bestreitet, indem er mit seiner Gattin selbst Hand anlegt, dabei seine Kinder und Dienstbothen benützt, auch die Taglöhner geringer bezahlt, indem er sie mit einer wohlfeileren Kost aus eigenen Erzeugnissen bespeiset, oder ihnen auch Emolumente, z. B. Quartier, ein Stückchen Feld, Graserei, Mitweide u. a. m. zugestehet, welches Alles dem Besitzer größerer Landwirthschaften nicht im Verhältnisse zur Ausdehnung seines Besitzes zu Gebote stehet; wogegen aber demselben die Intelligenz andere Mittel anweiset, um die nöthigen Arbeiten auch wohlfeiler zu bewerkstelligen, welche hauptsächlich in dem Gebrauche der Maschinen und komplizirten Werkzeuge, und in eigenen Arbeitsweisen, wodurch die Arbeiten erleichtert oder abgekürzt und erspart werden, bestehen.

Wenn wir aber gleichwohl noch immer wahrnehmen, wie wenig von den Landwirthen dahin getrachtet wird, so entstehet die Frage: Warum findet noch dermal der Gebrauch der Maschinen bei der Landwirthschaft so wenig Eingang?

Die wesentlichsten Ursachen dieser Erscheinung sind folgende:

1) Die zu geringe Ausdehnung der meisten kleineren Wirthschaften;
2) Mangel an Vermögen dieser Landwirthe;
3) Theuerung der Maschinen;
4) deren schlechtere Beschaffenheit und kürzere Dauer;
5) Mangel der Gewerbsleute, die sich mit deren Anfertigung und Reparaturen befassen,
6) Mangel an mechanischen Kenntnissen sowohl bei den Maschinisten als bei den Landwirthen.
7) Vorurtheile, vorgefaßte Meinungen und Indolenz der Landwirthe.

es waren, von wo die edlen Obstsorten im Lande sich verbreitet haben, so daß bis auf unsere Tage noch in jenen Orten, wo nun verlassene Klöster stehen, alte Obstbäume der edelsten Sorten sich erhalten haben, und fort noch als Quellen der Veredlung betrachtet werden. Bekannt ist es, daß stets die Stiftsgärten eine besondere Pflege der Obstkultur angedeihen ließen, und daß diese es waren, von wo aus sich in die nächste Umgebung die edelsten Tafelobstsorten verbreitet, und man könnte sagen festen Fuß gefaßt haben. So stehen selbst in Mähren manche Gegenden, die sich einer besonderen Obstkultur erfreuen, längst schon in einem guten Rufe, man sucht gerne ihre Erzeugnisse, und halbwegs gesegnete Obstjahre werfen nicht unbedeutende Renten ab. Aber auch von Seite des Adels wurde sehr viel zur Förderung einer besseren Obstkultur beigetragen; denn in so manchen früher bestandenen herrschaftlichen Obstgärten, oft von sehr bedeutender Ausdehnung, wurden die mannigfaltigsten Obstsorten gepflegt. Sie werfen ein reiches Erträgniß ab, indem man ihnen die nöthige Sorgfalt angedeihen ließ. Man schätzte damals mehr als heut zu Tage das Obst, indem es zum lebenden Genuße benützt wurde. Leider hat aber die Sucht Parkanlagen im franz. oder engl. Style zu schaffen, der früher betriebenen Obstkultur eine tiefe Wunde beigebracht. Und fürwahr, es entschwanden bis auf kleinere Reste die oft sehr ausgedehnten Obstbaumanlagen, so, daß kaum der Bedarf des Obstes gedeckt wurde.

Auch von Seite der Regierung ward diesem Culturzweige stets volle Aufmerkmerksamkeit geschenkt; denn blickt man in die gloreiche Regierungszeit vor Maria Theresia, Josef u. s. w. zurück, so wird man gewahr, daß schon damals viele hohe Erlässe in Bezug der Förderung der Obstkultur herabgelangt sind *) und segensreiche Folgen bewirkten; es entstanden Baumschulen, von wo aus die Straffen, Wege u. s. w. mit edlen Obstbäumchen bepflanzt wurden. In den Schulen ward der Unterricht des Obstbaues bei der Schuljugend vom Lehrerstande eingeleitet, der zarten Jugend der Sinn für eine so edle Beschäftigung eingepflanzt *). Leider legten aber die kriegerischen Zeiten und andere Hemnisse einem so schön begonnenen Werke einem Hemmschuh an, der Eifer für Verbreitung der Obstkultur fing an zu erkalten und sank fast auf seine frühere

*) Schmackhafte Garten- und Baumfrüchte, sagt Schwoy in seiner Topographie Mährens, 1. T. S. 17, Wien 1793, gerathen allenthalben, besonders in den ebenen und wärmeren Gegenden des Landes. Aepfel und Birnen — unzählige und der besten Gattungen — noch mehr aber Zwetschken und Pflaumen, gibt es im Ueberfluß. Allerlei Kirschen- und Weichsel, auch große und kleine Nüsse, sind die gemeinsten Früchte. Pfirschen, Marillen und Melonen findet man an vielen Orten, besonders in Weingebirgen, und in besser gepflegten Gärten wird auch seltenes Obst von den edelsten Gattungen gezieget. Von allen Arten dieses Obstes, vorzüglich aus der an der Thaya gelegenen Gegend, wird vieles frisch nach Wien, noch mehr aber gedörrtes nebst Nussen außer Land geführt und dafür eine ansehnliche Summe Geldes ins Land gebracht. d'Elvert.

**) Gesetze u. Vorschriften in Rücksicht d. Obstbaumzucht u. des Gartenwesens, v. Kroczak, in den Mitth. 1850 S. 380—386. d'Elvert.

tiefe Stufe herab; die früher gepflanzten Bäume in den so schön bestellten Anlagen standen nun verwahrlost, verkümmert als Mahner da, man legte sogar die Art an, um sich ihrer zu entledigen, das nicht achtend, daß hiedurch eine Nahrungs- und Erwerbsquelle verloren geht.

Doch galt dieß nicht überall und Mähren bewahrte noch manchen Eifer und unermüdete Thätigkeit wahrer Obstfreunde, die fortan bestrebt waren, allseitig dahin zu wirken, daß der Obstbau in Mähren zur Geltung gelange; angeeifert durch das segensreiche Wirken einzelner Pomologen des Auslandes, eines Diel, Christ, Truchseß, u. a., dann einiger Vereine und Gesellschaften, die sich die Verbreitung des Obstbaues angelegen sein ließen, unternahmen es in Mähren einige Obstfreunde, auch hier einen ähnlichen, mit der Muttergesellschaft verbundenen Verein ins Leben zu rufen und ihr Bemühen war von den schönsten Erfolgen gekrönt. Im Jahre 1816 ward unter dem damaligen Gesellschafts-Direktor Hugo Altgrafen zu Salm ein Plan und die Grundlagen des pomologischen Vereins zu Brünn unter der Leitung der k. mähr. schles. Gesellschaft zur Beförderung des Ackerbaues, der Natur- und Landeskultur entworfen und sogleich ein eigener Ausschuß aus den Gesellschaftsgliedern gewählt, dessen erstes Präsidium dem Pomologen von Friedrichsthal übertragen wurde. Nach dessen Tode († am 25. Februar 1821) wurde damit der Staatsgüteradministrator Gubernialrath von Harkenfeld betraut. Der Verein zählte damals schon 91 Mitglieder, deren Wirksamkeit sich in den verschiedenen Gegenden des Landes ausbreitete. Seine Aufgabe erstreckte sich insbesondere auf die Verbreitung und Veredlung der Obstbäume und des Weinstockes. Der Verein trat in Verbindung mit auswärtigen Schwester-Vereinen und Gesellschaften, um bei seinem Zwecke eine Unterstützung zu finden. Seine Mitglieder wirkten dahin, daß Baumschulen gegründet, Unterricht ertheilt, edle Obstsorten vertheilt, Beobachtungen angestellt und hierüber Berichte eingesendet werden, welche vom Vereine in seinen Jahresberichten veröffentlicht wurden. Von Interesse waren damals die Berichte über den pomolog. Zauberring, das Pfropfen, Copuliren des Weinstocks, die Prüfung edler diverser Obstsorten u. s w. Im Jahre 1822 wurde die Zahl durch 51 Mitglieder vermehrt, unter welchen besonders der thätige Obstfreund Rechnungsoffizial Melzer hervorgehoben wurde. Aber auch andere hohe Gönner, darunter besonders Se. kais. Hoheit Cardinal Erzherzog Rudolf, Graf Mittrowsky, nahmen sich der Sache warm an; ersterer ließ Edelreiser nach Kremsier kommen, um sie in dieser Gegend zur Veredlung der Obstbäume zu vertheilen, letzterer ließ eine Orangerie von 300 Topfbäumchen diverser Sorten begründen. Außer der Obstkultur wurde auch mit Gemüsekultur begonnen, und Versuche mit allerlei Futterpflanzen eingeleitet. Eine große Anzahl thätiger Förderer der Obstkultur erwarb sich der Verein in der Reihe späterer Jahre, so, daß durch diese eine Menge Baumschulen ins Leben gerufen wurden, Obstanlagen sich mehrten, wie überhaupt Obst- und Weinkultur im Fort-

schreiten begriffen war. Männer, wie Baron Dalberg in Datschitz, Baron Podstatzky in Littenschitz, der Oenolog Schams in Pesth, der Oenolog Marx in Selowitz, Pfarrer Herzig, Ritter von Paburg, Kotschy in Ustron, Grabner in Kremsier, Jurende, Popp in Sternberg, Zenotty in Proßnitz, der Prälat von Raigern u. a. hatten das Ihrige hiezu beigetragen. Schon im Jahre 1822 stand der Verein mit den berühmtesten Pomologen, als Siegel und Schmidberger, in inniger Verbindung.

Der Verein selbst wirkte damals auf die Vermehrung edler Obstsortenbäume und edler Weinreben, und die berühmten Weinanlagen von 164 Sorten am Franzensberg wurden unter seiner Leitung gegründet, leider ist heut zu Tage keine Spur mehr davon vorhanden. Im Jahre 1826 wuchs die Anzahl der Mitglieder bis auf 223. Nach dem Tode des Präses Harkenfeld fiel dieses Ehrenamt auf Guber. Rath Bayer und kurz darauf auf den Herrn Prälaten Napp, der die Präsidentschaft bis zum Jahre 1848 führte. Unter letzterem wurde der Vereinsgarten durch die Municifenz der mährischen Stände eingerichtet; seine Direction besorgten Diebl, von Rittersfeld und Patek.

Auch wurden vom Professor Diebl († 1844) Vorlesungen über Pomologie an der philos. Lehranstalt abgehalten, welche heut zu Tage an der hies. Lehrerbildungsanstalt von Patek fortgesetzt werden.

In frühern Jahren wurden Geldprämien an die Schullehrer vertheilt, später thätige Pomologen mit silbernen Medaillen beehrt, als Bezstarosty, Schullehrer in Zbraslau, Patek, Schullehrer in Rakschitz, Deabis, Schullehrer in Reznowicz u. a.

Die Edelreiser-Vertheilung wird jährlich bis auf unsere Tage vorgenommen, wodurch viele edle Obstsorten im Lande vermehrt wurden. Graf Mittrowsky gab durch 6 Jahre einen Preis von 20 fl. auf die schönsten größten Ribessorten, was nach dessen Tode aufhörte.

Schon früher wurden vom Vereine Obst-Ausstellungen bei Anwesenheit des kais. Hofes zweimal in Brünn, seit 1850 aber auf Patek's Antrag jährlich in immer größerer Ausdehnung veranstaltet und meist durch diesen geleitet.

Bei Anwesenheit der deutschen Land- und Forstwirthe (1840) veranstaltete der Verein auch eine Produkten-Ausstellung, wobei mährische Weine: zukerhandler, edelspitzer, schobeser, zuckmantler, kuhberger, rosenberger, archlebauer, domaniner, zierowitzer, bisenzer u. a. volle Beachtung sich erwarben. Im Jahre 1849 bis 1850 übernahm der Fiskaladjunkt Dr. Kallina die Vorstandsstelle und es wurde ein neues Leben auch in diesen Verein, welcher seit einigen Jahren ziemlich fest geschlummert hatte, gebracht; es fing eine rege Thätigkeit an, sich nach allen Seiten zu entwickeln. Die Vereinsgärten wurden ganz den pomologischen Zwecken anpassend eingerichtet und heuer erst vollendet. Ausstellungen, die Errichtung neuer Gemeindebaumschulen, vom Ministerium angeordnet, der Unterricht in den Schulen u. a. wirkte und belebte die Vereinsthätigkeit.

Der Verein besitzt dermal seine Mutterobstbaum- und Weinrebschule, wo die edelsten Sorten repräsentirt erscheinen; seine Entstehung und Vollendung ist

das Werk Patek's und seines Freundes des berühmten Pomologen Siebenfreund, der ihm den größten Theil der Obstsortenbäumchen zuließ. Das Werk wird erst später seine volle Würdigung erfahren.

Seit 1850 führt Baron Widmann die Präsidentschaft.

Garten-, Obst-, Gemüse- und Weinbau haben seit den letzten Jahren riesenhafte Fortschritte gemacht, und vieles ist dem Vereine zu danken*).

C. Die Forstcultur.

In forstlicher Beziehung sind die Anfangs- und End-Punkte dieses Jahrhunderts durch legislative Denksteine scharf begränzt; denn gerade jetzt vor hundert Jahren gab die weise Fürsorge einer unvergeßlichen Kaiserin Maria Theresia der Markgrafschaft Mähren die Waldordnung vom 23. November 1754, und dem Herzogthume Schlesien die Waldordnung vom 20. März 1756, — welche, wenn auch endlich in der Form veraltet, dem Geiste nach dennoch — wenn ernstlich gehandhabt — ihren Zweck zu erfüllen vermochten, bis am Schluße dieses Jahrhunderts und eine neue Aera eröffnend unser glorreich regierender Kaiser Franz Josef dem ganzen Kaiserstaate, also auch Mähren und Schlesien, mit dem A. h. Patente vom 3. Dezember 1852 ein neues, den heutigen Verhältnissen der Zeit entsprechendes Forstgesetz gab. —

Versuche ich es in den Raum dieser beiden Endpunkte des Jahrhunderts die Fortschritte des Forstwesens in Mähren und Schlesien einzuzeichnen, so kann um so weniger ein vollkommenes Ganze angesprochen oder erwartet werden, als es beiden Ländern an jeder forstlichen Literatur aus jener Zeit gebricht.

Es können also vielmehr nur zerstreut aufgesammelte, fragmentarische Reminiscenzen sein, welche ich der hochansehnlichen Versammlung heute zu biethen vermag.

In der That gab der Waldüberfluß und die Werthlosigkeit des Holzes in beiden Ländern zu Anfange des fraglichen Jahrhunderts keine Veranlassung für den Wald mehr zu thun, als es der Betrieb des Jagdregales wünschenswerth machte**).

Als Beleg hiefür mag beispielsweise einiger Dominikal-Fassionen von 1750 gedacht sein; nach welchen bei Hrottowitz eine schon eingeschlagene Klafter Holz zu 35 kr. und das weiche zu 29 kr.; — oder aus der Gemeinde Suchaloser Waldungen bei Ung. Brod die Klafter hartes Holz zu 6 bis 8 Groschen;

---

*) Vom Herrn Normalschul-Direktor Patek.

**) Die Zeitgenossen theilten diese Ansicht nicht, vielmehr klagte schon 1769 die Regierung bei der Aufforderung zum Steinkohlenbaue über Holzmangel und die neue mähr. Agrikulturgesellschaft stellte 1770 die Preisfrage, wie dem in Mähren immer mehr zunehmenden Holzmangel abzuhelfen sei? (S. Schriften der hist. stat. Sekt. II. H. S. 4, V. H. S. 119).
d'Elvert.

— also zu Preisen verkauft wurden, welche nach der heutigen Münz-Währung, von dem gegenwärtigen Schlagerlohne nur allein weit überwogen werden.

Der 7jährige Krieg lichtete sofort bedeutend unsere Wälder, doch griff man allenthalben nur nach dem Nächsten und entwaldete also — natürlich planlos — jene Forste, aus welchen der Holzbezug leicht war.

Orkane in den 70ger Jahren*) setzten das Zerstörungswerk fort und kaum trat also die Nothwendigkeit entgegen, das Holz aus hinteren Gegenden zu hohlen, als sofort das Gespennst — die Holznoth — auftrat, allgemeine Klage über Holzmangel weckte und die erste Fluth forstlicher Literatur, mit oft extravaganten Vorschlägen der Abhilfe, gebar.

Diese Antecedenzien gaben den nächsten Anlaß zur Einrichtung von Holzflössen, welche 1780 auf der Herrschaft Sternberg und in den 90ger Jahren bei Blansko und Posořzitz nachweisbar sind**). Hiermit Hand in Hand gingen auch die ersten Forstbetriebseinrichtungen, welche sich indeß zunächst nur auf Eintheilung in Schläge nach gleicher Fläche beschränkten und namentlich durch einen Grafen Chorinsky, Hüttendirektor Rudzinsky u. a., nach ausländischen Vorbildern, hierlandes eingeführt wurden.

Die Epoche der Merino-Zucht verfehlte nicht das ihrige zum Ruin der Wälder beizutragen; ganze Berge wurden mit Einemmale entholzt und der Grund für jene ertragslosen Berge, verödeten Lähnen und allmählig sich erweiternden Wasserrisse gelegt — die der Vaterlandsfreund heute zu bedauern hat.

Forstliche Intelligenz war damals nicht sowohl allein noch selten, als viel-

---

*) Von der Mitte Okt. 1739 bis Ende Juli und selbst August 1740, besonders aber vom 9. bis 12. Jänner herrschte eine unerhörte, in dieser letzteren Zeit von Stürmen begleitete Kälte, ein Winter, weit strenger als in den Jahren 1670 und 1709; viele Menschen, Haus- und Waldthiere erfroren. In Folge desselben und von Krankheiten sollen in Böhmen 1,165,000 Schafe, 46,178 Ochsen und Kühe, 5,175 Pferde, 11,124 Schweine mit einem Schaden von 2,674,518 fl. zu Grund gegangen sein. In der Türkei und Ungarn wüthete die Pest, weßhalb Mähren militärisch cernirt und aller Verkehr abgesperrt wurde. Im August 1740 stellten sich verheerende Regen und Wolkenbrüche ein. Ein herrlicher und heißer September unterbrach zwar diese Naturschrecken; allein, kurz nach Carl VI. Tod und dem Regierungsantritte der hartbedrängten Königin M. Theresia, zur Zeit, als Friedrich von Preußen in Schlesien einfiel, suchte im Dez. 1740 ein fürchterlicher Orkan (der bekannte Thomaswind) Oesterreich, Mähren, Böhmen, Schlesien, Deutschland, Frankreich, Spanien und fast die ganze Erde heim und richtete durch Abwerfung von Dächern, Zerstörung von Häusern und Schlössern, besonders aber durch Niederlegung ganzer Wälder und auf dem Meere ungeheuren Schaden an; am 12. Jänner 1741 erneuerte sich der verheerende Sturm (des gleichzeitigen brünner Augustiners Haura Miscellanea, M. S. I. B. S. 428, 447). d'Elvert.

**) Auch auf der Beczwa, Olsa u. a. Zur Hebung der Holztheuerung in Brünn wurde eine lichtenstein'sche Holzflössung auf der Zwittawa und ein Depot in Obrowitz (1799) eine städtische Holzflössung von Gurein auf der Schwarzawa (1803) und eine staatsgüterliche in Obrowitz errichtet. d'Elvert.

mehr auch ohne jede Geltung und deßhalb sehen wir zu Ende des 18. und Beginn des 19. Jahrhunderts — also in der Mitte unserer Betrachtung — alle Maßnahmen im Organismus des Forstwesens, z. B. Forst-Dienst-Instructionen, Forst-Systemisirungen ꝛc. — von Nichtforstmännern ausgehend, daher stets einseitig und immer zum Nachtheile des Waldes, welcher die grüne Kuh genannt, den übrigen herrschaftlichen Regie-Zweigen — nicht selten noch bis zur neuesten Zeit, vielfache Hilfen biethen mußte.

Steigende Bevölkerung, also zunehmende Entwaldung und Ausbreitung landwirthschaftlicher Gründe, zumal die Rodäcker auf magerem Boden der Gebirgswälder — vermehrten das Bedürfniß nicht allein an Holz, als vielmehr auch an übermäßiger Streunutzung, jenem laut beklagten Krebsschaden an unseren Forsten.

Von vorübergehender Wichtigkeit war eine andere Nebennutzung, wir meinen die Zeit der Continental-Sperre von 1811, wo die Zucker-Erzeugung aus Waldbäumen Epoche machte und man insbesondere den weißen Ahorn in Millionen von Stämmen aufsuchte, nummerirte, anbohrte u. s. w.

Forstliche Intelligenz beginnt zu jener Zeit erst aus dem Dunkel zu treten, beobachtet die Erfordernisse des Tages und tritt für die Nutzbarmachung forstlicher Objekte raffinirend auf; so Hlawa um das Jahr 1818 mit seiner Schindelmaschine und Wasserröhren-Bohrmaschine, so auch Wessely in Groß-Meseritsch beinahe gleichzeitig mit einer Schindelmaschine, u. s. w.*)

---

*) Wir können es uns nicht versagen einer Anstalt (nach den Akten) zu erwähnen, welche das Andenken eines der tüchtigsten Forstmänner ziert und unserm Vaterlande zur Ehre gereicht. Der ausgezeichnete Forstmeister Vinzenz Hlawa († 1849, Nekrolog in den Mittheilungen 1849 Nr. 36) auf der Herrschaft Datschitz wurde der Gründer eines Privat-Forst-Lehrinstitutes daselbst. Er war aus allen Fächern der niedern und höheren Forstwissenschaft im Jahre 1807 bei dem k. k. Oberst-Hof- und Landjägermeisteramte zu Wien und an der Universität daselbst aus der Mathematik geprüft, seit 1813 Mitglied der m. s. Ackerbaugesellschaft, seit 1814 k. k. landrechtlicher Forsttarator im iglauer Kreise. Er gelangte während seiner 25 jährigen praktischen Laufbahn zur Uiberzeugung von der großen Mangelhaftigkeit des Unterrichtes bei den meisten dem Forstdienste sich widmenden Lehrlingen. Beseelt von dem Wunsche, diesem Uibel abzuhelfen, unternahm er es, einer zweckmäßigen Bildung derselben den Weg zu bahnen, wohin er vor allem durch die Gründung einer Forstschule zu gelangen suchte. Im Jahre 1820 machte er mit sechs jungen Leuten den Anfang; in der Folge wurde er durch mehrere Gutsbesitzer und das iglauer Kreisamt angeeifert, die Anstalt zu vergrößern. Er wurde hierbei vorzüglich durch den Oberst-Hof- und Landjägermeister Grafen von Hoyos, durch Zusendung von Zöglingen, und den datschitzer Grundherrn Freiherrn von Dalberg und seinen Bevollmächtigten Gräbner, durch Zulassung des Unternehmens, Einräumung des nöthigen Lokals und Verabreichung des zum Baue nöthigen Materials, großmüthig unterstützt.

So kam es, daß sich die Zahl der Schüler bis zum Jahre 1826 auf 40 vermehrte und Hlawa in den Stand gesetzt wurde, zwei Lehrer aufzunehmen. Mit großer Uneigen-

Hatte man vorher, bei dem allgemein üblichen Plänterbetriebe, gleichwohl schon hier und da im Walde gesäet oder gepflanzt, so geschah es doch mehr nur wegen der damals in Mode gestandenen Erziehung ausländischer Holzgewächse.

Um die 20er Jahre des laufenden Jahrhunderts aber treten schon, zumal in Mähren, Forst-Systemisirungen nach rationellerem Plane auf und mag hier eines Vinzenz Hlawa in Datschitz, eines Leopold Kopal in Groß-Wisternitz, eines Paulik in Sternberg, Eltz u. a. ehrenvoll gedacht sein.

War die Lehre der Durchforstungen auch schon längere Zeit nicht ganz fremd, so ist ihre planmäßige Durchführung doch erst mit den 30er Jahren, und wohl mehr in Mähren als in Schlesien, nachweisbar.

In die 20er Jahre fällt die segensreiche, wenn auch kurze Wirksamkeit der datschitzer Forstschule einerseits, wie die Folge der Orkane am Schluße 1834 und Anfang 1835 — jene ungeheure Verwüstung in den Waldungen Mährens und Schlesiens durch den Borkenkäfer.

Die zu gleicher Zeit beiläufig in Angriff genommene Kataſtral-Vermessung durch die Staatsverwaltung eröffnete — wir wir uns nicht verhehlen dürfen — auch der Forstwirthschaft eine neue Aera, denn sie gab vielfachen Impuls zur sofortigen Systemisirung herrschaftlicher Waldkörper, weil ihre Beschaffung durch jene Vermessung ungleich wohlfeiler ermöglicht wurde und feste Basis fand. Ohne Zweifel aber gehört die planmäßige Wirthschafts-Einrichtung der Dominikalforste in Mähren und Schlesien nur ausschließend den letzten 30 Jahren an und darf wohl angenommen werden, daß jene Waldungen, welche im Augenblicke noch planlos bewirthschaftet werden, gewiß in der nächsten Zeit — dem neuen Forstgesetze conform — ihre rationellere Betriebsregelung finden werden. —

---

nützigkeit bestritt Hlawa von der jährlichen Einlage eines Schülers von 40 fl. C. M. (arme wohnten den Vorlesungen unentgeldlich bei)' die Herstellnng des Lokals, die Besoldung der Lehrer, die Beischaffung der Hülfsmitteln zum Unterrichte, z. B. von Büchern, Instrumenten, Utensilien u. a. Der Unterricht wurde in zwei Jahrgängen, im ersten in den theoretisch-mathematischen und pysikalischen Lehrgegenständen, in so weit sie für den Forstmann nöthig und nützlich sind, dann in der Plan- und Bauzeichnung, und im zweiten oder praktischen in den mathematischen und technischen Lehrgegenständen ertheilt.

Die zu wiederholten Malen vom Gründer angesuchte öffentliche Anerkennung dieses vom Kreisamte und der Landesstelle in ihren wohlthätigen Wirkungen nicht verkannten Privatinstitutes wurde nur durch die im Zuge befindlichen Verhandlungen wegen Einführung eines gleichförmigen Forstunterrichtes, so wie über das schon von Seiner Majestät sanktionirte und nur wegen der drückenden Zeitverhältnisse noch nicht ausgeführte Vorhaben der mährischen Stände, auf ihre Kosten eine vollkommene Forstschule zu errichten, hinausgeschoben.

Ueber 246 junge Forstmänner erhielten im datschitzer Institute eine eben so wissenschaftliche, theoretische als praktische Ausbildung. Viel Gutes hat dieses Institut in stiller Wirksamkeit gestiftet. Doch leider wurde dessen Fortsetzung mit dem Ende des Jahres 1829 aufgegeben.

d'Elvert.

Wenn gleich schon früher sehr vereinzelt, so findet man doch erst von den letzten 30er Jahren an in den Akten dieser k. k. Gesellschaft einige Spuren erwachender forstwissenschaftlicher Thätigkeit, welche das ernste Streben nach einem für das Forstfach nutzbringenden Ziele wahrnehmen lassen.

Hier erst, und wie die Forstmänner sagen, nicht ohne Kampf, beginnt der anregende Impuls Seiten's dieser k. k. Gesellschaft auf das vaterländische Forstwesen und zwar vorerst durch Aufnahme forstwissenschaftlicher Fragepunkte in die Programme ihrer Jahres-Versammlungen; durch vermehrte Aufnahme von Forstwirthen in die Reihe ihrer Mitglieder, sodann durch die Vornahme forstlicher Prüfungen durch besondere Fach-Commissionen, zur Hintanhaltung der bis dahin üblichen, zwecklosen so genannten Wehrhaftmachungen; endlich seit 1845 durch die Herausgabe einer besonderen „Forstabtheilung der Mittheilungen;" — durch welche vier Momente diese k. k. Gesellschaft ihre Einflußnahme auf den forstlichen Zweig der Landeskultur und zwar nur im letzten Decenium dieses Jahrhunderts wirksam beurkundete.

Dem letzten Lustrum endlich gehört: — die Bildung einer Forst-Section, als der heute schon Tausend Mitglieder zählende Forstverein für Mähren und Schlesien, — die hieraus zunächst geflossene Gründung einer mährisch. schles Forstschule durch hochherzige Vereinigung aller Waldbesitzer, — die Beschaffung einer umfassenden Forststatistik beider Länder durch die geistigbefähigsten Männer vom Fache, — die Herausgabe von bis jetzt bereits 15 Heften werthvoller Druckschriften, — an.

In diesen letzten und zugleich denkwürdigsten Momenten des Forstwesens im abgeflossenen Jahrhunderte liegen die unverkennbaren Keime für eine ganz neue Zukunft dieses Faches, das zumal dem A. h. Forstgesetze v. 1852 und dem allerneuesten Forstservituten-Ablösungsgesetze veränderte Bahnen danken wird!*)

D. In den Naturwissenschaften.

Naturwissenschaftliche Kenntnisse, die einen so bedeutenden Einfluß heut zu Tage auf Oekonomie und Industrie ausüben, lagen vor hundert Jahren in beiden Ländern gleichsam brach und unbebaut. Erst unter Kaiser Joseph II. fing man an, der so lang vernachlässigten Naturgeschichte einige Aufmerksamkeit zu schenken — den ersten Impuls dazu scheint in Mähren 1785 Carl v. Sandberg und Graf Joh. v. Mittrowsky — und in k. k. Schlesien Hauptmann von Mükusch und Präfekt Scherschnik gegeben zu haben *). Die Mitglieder der

*) Vom Herrn Forstinspektor Weber.

*) Gesammt-Schlesien hatte schon lange seinen Schwenkfeld (1600), Volkmann († 1706), Matuschka (1776), Krocker (1787), Buch (1802), als Mähren noch in mysterlöses Dunkel gehüllt war. Nur dürftige Nachrichten gaben Czerny (1559), Jordan (1580), Hertodt (1669), Ardensbach (1671), Pessina (1677), Klausal (1724),

im J. 1794 zu Brünn gegründeten naturhistorischen Gesellschaft (Rudczinsky, Abbé Beck, Petke, Schott ꝛc.) waren eifrige Sammler naturhistorischer Gegenstände, ohne gerade die Wissenschaft und insbesondere die Landeskunde wesentlich befördert zu haben. Wirksamer trat Anfangs dieses Jahrhunderts André in seinem patriotischen Tageblatte (1800—5) und im Hesperus (1809—21), so wie Jurende in der Moravia und im mähr. Wanderer auf. Sie, wie die Mittheilungen der k. k. Gesellschaft des Ackerbaues, der Natur- und Landeskunde trugen bei, daß die Landwirthe nach und nach zu der Ueberzeugung gelangten, — ohne naturhistorische Kenntnisse sei ein rationeller Landwirthschaftsbetrieb nicht denkbar. — Die genauere Kenntniß der vaterländischen Flora in Schlesien gebührt dem Veteranen im Gesenke von Mükusch, k. k. Hauptmanne und Mitgründer des troppauer Museums, ferner den beiden Brüdern Kotschy (Pastor in Teschen und Ustron); in Mähren wurden durch den Pastor Hochstätter zu Brünn und durch Karl, k. k. Kreisphysikus in ung. Hradisch, viele nützliche Medizinal-Pflanzen und ökonomische Gräser bekannt und beschrieben. Rudolph Rohrer und Dr. Schlosser bereicherten die Literatur mit ihren botan. Werken über Mähren und Schlesien. Joh. Spatzier in Jägerndorf schrieb eine gekrönte Abhandlung „über Futterbau.“ Durch Rudczinsky, Boleslawsky, Dr. Ulram, Braunmüller, Hruschka u. a. sind mehrere seltene Mineralien beider Länder bekannt geworden. — die Geognosie, so wie die Orographie, erhielten von Heinrich schätzenswerthe Beiträge und Erörterungen, die zur Erschürfung der im südlichen Mähren abgelagerten Braunkohlenflötze wesentlich beigetragen haben. Die Mineralwässer und Bäder (zu Meltsch, Karlsbrunn, Ullersdorf, Andersdorf (bei Sternberg), Luhatschowitz, Nezdenitz u. a.) wurden einer dem Standpunkte der Wissenschaft angemessenen chemischen Analyse (Ehrmann, Scholz, Maly ꝛc.) unterzogen und gewürdigt (Balneograph Dr. Melion). Mit Beihülfe der Gesellschafts-Mitglieder und Ornithologen Adolf Schwab und Hromatka — wurde die vaterländische Vögelsammlung im Franzensmuseum so vervollständigt, daß in diesem Gebiete kaum noch etwas zu fehlen scheint*).

Hauber (1724), Büsching (1754), Schwoy (1793). Erst mit dem brucker Prämonstratenser Diwisch († 1765), dem Erfinder des Wetterableiters, mit dem olmützer Professor Dürnbacher, mit Peithner (1780), mit der schnell wieder eingegangenen patriotisch-ökonomischen Gesellschaft zu Olmütz (1786), mit den beiden Grafen Mittrowsky und dem von ihnen gegründeten Vereine für Naturkunde (1794), Schmid, Fichtel u. a. fing es auch bei uns an zu tagen. Carl v. Sandberg in Brünn gewann mit seiner histor. Abhandlnng über die Naturgeschichte Böhmens (1785) den von der böhmischen Gesellschaft der Wissenschaften ausgesetzten Preis. (S. meine Abhandl. in den Schriften d. hist. Sekt. III. 122, meine Lit. Gesch. S. 225. 245.) d'Elvert.

*) Vom Herrn Professor und Custos Heinrich. Seitdem erschien des Prof. Kolenati verdienstliches Hilfsbuch: Die Mineralien Mährens und öst. Schlesiens, deren Fundorte und ökon. techn. Verwendung, Brünn 1854. Der neue Wernerverein wird in Verbindung mit der geologischen Reichsanstalt die unterirdische Landeskunde vollkom-

E. In der Landeskunde.

Obwohl wir weder eine für das größere Publikum berechnete Landesgeschichte, noch auch eine Statistik Mährens und Schlesiens besitzen (in ersterer Beziehung helfen des Mährers Palacky böhm. Gesch. bis 1439, Pelzel u. a. aus), läßt sich doch die gegenwärtige Kenntniß beider Länder mit jener vor hundert Jahren in keinen Vergleich ziehen.

Damal war Mähren auf die geschichtlichen Hauptdruckwerke des olmützer Bischofs Dubraw († 1553), des Polen Paprocky (mähr. Spiegel 1593), der Böhmen Cruger († 1671), Pessina (des Vaters der mähr. Geschichte, jedoch ist sein Mars Moravicus 1. B. 1677, bis 1526, der 2. B. in Handschrift bis 1632, mehr Kriegsgeschichte), Balbin († 1688) und Weingarten († 1701), Schlesien auf jene des Curäus († 1573), Schickfuß († 1637), Sinapi († 1726) und Sommersberg (1729) beschränkt. Die großen Sammlungen von Hirschmentzel († 1703), Středowsky († 1713) und Hoffer († 1747), so wie die vielen Kloster- und Ortschroniken lagen in den Archiven vergraben.

Nun eben hatten die Benediktiner Ziegelbauer (Olomucium sacrum) und Pitter (Prälat in Raigern † 1764 — scriptores Bohemiae, monasticon Moraviae) die kritische Geschichtsforschung Böhmens und Mährens begründet, welche Dobner († 1790), Pubitschka († 1807), Pelzel († 1801) und Voigt († 1787) in Böhmen, Monse († 1793), Cerroni († 1826), Morawetz († 1814), Steinbach († 1791), Habrich († 1794), Rupprecht, Friebek († 1802), Wekebrod († 1815) u. a. in Mähren, Scherschnik († 1814) in Teschen fortsetzten und zur Geschichtschreibung umzugestalten begannen. Der Zeit von 60—70 Jahren gehören die unvollständigen, noch nicht vom Geiste wahrer Geschichtschreibung durchdrungenen Compendien mähr. Geschichte von Steinbach (1783), Morawetz

---

men aufschließen. (Im Drucke erschienen bisher 3 Jahresberichte, 1852—4; Uebersicht der geologischen Verhältnisse von M. und öst. Schl. von Otto Freiherrn von Hingenau. Wien 1852, m. einer Karte; Hauptbericht über d. v. Wernervereine z. geolog. Durchforschung von Mähren und Schlesien 1852 ausgeführten Arbeiten; Beiträge zur Kenntniß der geognostischen Verhältnisse des mähr. Gesenkes in den Sudeten von Albin Heinrich 1854; Bericht über einige im Zwittawa-Thale und im südwestl. Mähren ausgeführte Höhenmessungen von Kořistka, 1854. Die Ausbeute Mährens und Schl. in Haidinger's naturwiss. Abhandl. Wien 1847—1851, in d. Mitth. von Freunden d. Naturwiss. Wien 1847—1851, in d. Jahrbüchern d. geolog. Reichsanstalt 1850—2 und liter. Nachträge zu des Freiherrn von Hingenau Uebersicht S. v. mir in den Schriften der hist. stat. Sekt. 5. H. S. 249—254). Die vor mehr als 2 Jahrzehenden angekündigte Fauna Mährens von Müller (Mitth. 1833 S. 277) ist nicht erschienen. Mayer, Reissek, Wawra, Pokorny, Tkany, Wiesner u. a. bereicherten die vaterländ. Flora. Auch Rinkolini, Ziak, Pluskal traten im Allgemeinen, viele andere im Einzelnen als Balneographen auf. Ueber naturhist. Sammlungen in M. und Schl. S. Schriften d. hist. stat. Sekt. 3. H. S. 122—125 und Hingenau's geog. Uebersicht von M. und Schl.; über Schwab's Samml. in Mystek die Biene 1852 Nro· 22. d'Elvert.

(1785—8, 3 B. lat., das beste), Monse (1785, bis 1306) und Schwoy (1788) an. Friebek's und Chwoyka's († 1801) mähr. Geschichten traten eben so wenig an das Tageslicht, wie die Früchte unermeßlichen Fleißes von Cerroni in der Literär-, Kunst- und Klostergeschichte Mährens; Czikann (1812, 1836) machte sie nur sehr geringen Theiles zugänglich. Auch die großen Sammlungen des Grafen Mittrowsky († 1842) blieben unbenützt und Horky († 1844), wie Richter ließen die seltene Gunst der Verhältnisse ohne entsprechende Früchte vorübergehen. Heinrich dankt ihr die Geschichte von Teschen (1818), welche später ein tieferes Eingehen fand. Chambrez, Schweigel († 1812) und Hawlik († 1846) sammelten Material für die Kunst-, Lutsche († 1826) für die Rechtsgeschichte. Fischer und Eugl († 1839) ließen die Geschichte von Olmütz (1808) und Neustadt erscheinen, die quellengemäßeren und fleißigeren Arbeiten von Marzy († 1801) und Sterly († 1852) über Iglau, von Schößler († 1834) über Troppau, von Kaufmann († 1847) über Teschen blieben dem Lande vorbehalten.

Man beliebt es, mit Wolny, d'Elvert, Boczek, Chytil und Dudik seit einigen Jahrzehenden eine neue Epoche beginnen zu lassen, weil sie auf die Urquellen zurückgingen, sie erforschten, darlegten und zu bearbeiten begannen, überhaupt ein neues und fruchtbareres Leben in der mähr. Geschichtforschung schufen. Wolny überflügelte mit seiner Topographie Mährens (1835 u. ff.) trotz vielfacher Mängel und Unrichtigkeiten alle übrigen österr. Länder. d'Elvert schloß, bei günstiger ämtlicher Stellung an den wahren Quellen der Neuzeit, kein Feld der Landeskunde von der Forschung aus, wandte sich insbesondere aber der so sehr vernachlässigten Cultur-, Rechts-, Literär-, Municipal-, Adelsgeschichte u. a. zu, stellte die bisherigen Leistungen auf dem Felde der vaterländischen Geschichte übersichtlich zusammen und förderte eine gedeihliche Wirksamkeit des zu Ende 1849 ins Leben getretenen historischen Vereins. (Bisher sind erschienen die Geschichte von Brünn und Iglau, der hist. Literatur, des Theaters, der Buchdruckereien, des Buchhandels, der Censur, periód. Literatur, Literatur-, Kunst- und Alterthumssammlungen, der ältesten Gesetze, der ältesten Justizverfassung, des Lehenwesens, der Freisassen, gelehrten Gesellschaften, Landkarten Mährens und Oest. Schlesiens, der Verwaltung und Verfassung des letzteren u. a. m.). Boczek († 1847) schloß zuerst die ältere Vorzeit Mährens urkundlich auf, legte mit dessen Diplomatar den Grund zu seiner Geschichte und bereicherte das classische böhm. Literaturwerk Jungmanns mit einem guten Theile. Sein tief eingeweihter Arbeitsgehilfe Chytil setzt das Diplomatar fort und fördert in der mährischen Landtafel die zweite Hauptquelle der Landesgeschichte zu Tage, Werke, wie sie kein anderes Kronland aufzuweisen vermag. Demuth erzählt in der Geschichte des letzeren, ein halbes Jahrtausend alten Institutes nicht bloß die äußern Schicksale, sondern macht auch das Rechtsleben anschaulich. Gönnte doch die gütige Vorsehung der jugendlichen Gluth und geistvollen Begabung des Ritters von Chlumecky, welcher den historischen Verein, die Fortsetzung des Diplomatars und die Herausgabe der Landtafel zunächst veranlaßt, aus den reichen Quellen

der mährischen Urkunden und Rechtsbücher und den so inhaltsschweren Schriften Carls von Zierotin das ganze Leben der Vorzeit in seiner rechtlichen Entwicklung abzuspiegeln! Rößler hat mit dem weit verbreiteten brünner Rechte rühmlich begonnen. Wie wenige geeignet und Willens ist Ritter von Wolfskron, das Bild mittelalterlicher Kunst aufzurollen. Dudik fing an, das vorhandene Material zu Mährens Geschichte zu würdigen und zu erläutern und dasselbe auch in Schweden, Rom und Wien aufzusuchen. Ens hat uns zuerst eine Geschichte des Oppalandes (1835) gebracht. Kasperlik in Teschen, Tiller in Troppau werden aus den bisher noch zu wenig oder gar nicht beachteten Urquellen eine Nachlese halten. Hübner und Beck erweiterten mit den Geschichten von Znaim und Neutitschein den Kreis der Monographien, welche der mähr. Geschichtschreibung vorausgehen müssen. Wir sind auf dem guten Wege dazu, nur mögen die Kräfte nicht erlahmen, denn es liegt noch eine sehr große Arbeit vor uns*)

Noch weit weniger als in den geschichtlichen waren Mähren und Oest. Schlesien in ihren geographischen, topographischen und statistischen Verhältnissen bekannt, da Paprocky (1593), Schickfuß (1619), Zeilers Topographie von Mähren und Schlesien, Frankfurt 1650, Pessina (1677), Zürner (geog Nachricht von M., Dresden 1742) und selbst Büsching (1754) nur höchst nothdürftig das Dunkel erleuchteten. Weit besser hatten Comenius (um 1624) und Müller (1716) Mähren, Schubart (1736) Schlesien bildlich dargestellt (S. meine Gesch. d. Landkarten M. u. Schl. im 5. H. d. Sch. d. hist. Sekt. S. 79—97). Erst zur Zeit, als eine erleuchtetere Verwaltung das Bedürfniß fühlte, sich die Kenntniß der

*) Noch erübrigt, um nur Einiges anzudeuten, die Durchforschung und Benützung der Archive des olmützer Bisthums und Kapitels, der olmützer bischöflichen Lehentafel, der mähr. und ganz besonders der schles. Landtafeln, der Puhonen- und Nalezenbücher, der Protokolle des mähr. Tribunals (1639—1783), der Archive des mähr. Tribunals und Guberniums, d. m. s. Buchhaltung, des gewesenen m. s. Landrechtes, des m. s. Oberlandesgerichtes, der mähr. und schles. Stände, der böhm. Krone, des k. k. Hofes und Staates, der gewesenen Hofkanzlei und Hofkammer, des gewesenen Hofkriegsrathes, der römischen Curie, der olmützer Bibliothek, der Museen in Brünn, Troppau, Teschen und Prag, der aufgehobenen und bestehenden Klöster, der Gemeinden (besonders Brünn, Olmütz, Znaim, Iglau, Hradisch), des Adels (Pernstein, Neuhaus, Lichtenstein, Dietrichstein, Waldstein, Collalto, Zierotin, Kaunitz, Magni, Salm-Neuburg, Mittrowsky, in Wittingau u. a.) u. s. w. Eine den jetzigen Anforderungen entsprechende Geschichte von Mähren und Schlesien wird man aber kaum früher schreiben können, als nicht ihre Urkunden (im vollen Inhalte oder Regesten), scriptores, monumenta, Rechtsbücher herausgegeben, und bearbeitet ist die Geschichte der Verfassung und Verwaltung, der Besteuerung, des bürgerlichen und Strafrechtes, der Stände, des Lehenwesens, der Unterthanen, der Kirche (des olmützer Bisthums, der Orden und Klöster, der Kirchengesellschaften), der Gemeinden (im Allgemeinen und namentlich von Olmütz, Znaim, Brünn, Hradisch u. a.), der Colonisation, der Landwirthschaft, des Bergbaues, der Industrie und des Handels, der Juden, der Schul- und Studienanstalten, der Stiftungen, Wohlthätigkeits-, Armen-, Sanitäts- und sonstigen Humanitätsanstalten, der Cultur, Literatur und Kunst, der polizeilichen und militärischen Einrichtungen, hervorragender Personen u. s. w.

Länder zu verschaffen und die neue Wissenschaft der Statistik sich bildete, begann man auch Mähren und Schlesien zu erforschen und die gewonnenen Resultate in einer gewissen Ordnung zusammenzustellen. Es entstanden ein Entwurf zur Einleitung in die Kenntniß von Mähren (um 1750), ein unmaßgeblicher Entwurf desjenigen, was zur Kenntniß des Markg. Mähren nothwendig scheint (um 1770), l'etat du Marquisat de la Moravie (wahrscheinlich vom Freiherrn von Bartenstein für den Kronprinzen Joseph, mit Zusätzen von Zlobitzky, um 1778), statist. Arbeiten von Cerroni, Rupprecht und vom Prof. Schulz und die erste Statistik Mährens in wissenschaftlicher Form vom Professor Paßy (1797); alle sind in Handschrift, unbekannt und unbenützt geblieben.

Keinen Ersatz both Hanke's höchst oberflächliche und fehlerhafte Bibliothek der mähr. Staatskunde (1786), weit mehr Schwoy's Topographie von Mähren (1786, 1793), ein Werk überaus großen Fleißes. In Schlesien brach Kneifel's Topographie (1804) die Bahn, nachdem die Schilderung Schlesiens in seiner Verfassung und Verwaltung vom Amtsrathe à Sole (1777), die Beschreibung des Fürstenthums Teschen von Richard (1780) und die polit. geog. topograph. Beschreibung Schlesiens von Schwarz (1804) nicht das Tageslicht erblickten. André legte in seinem patriotischen Tageblatte (1800—5), das Demian zur statist. Schilderung Mährens und Schlesiens (in der Darstellung der österr. Monarchie 1. B. 1804) benützte, in seinem Hesperus (1809—1821) und in den ökonom. Neuigkeiten viel geog. und statist. Material aus, lieferte den ersten Versuch einer Skizze zu einem Industrial-Gemählde Mährens (pat. Tagebl. 1804, S. 980—994, 1805 S. 297—300) und eine statist. Skizze Mährens (eb. 1805 S. 389—403). Auch Jurende bot in seinem Wanderer (seit 1809), redlichen Verkündiger (1813—4) und der Moravia (1815) reichlichen Stoff, mehr als deren Fortsetzung von Oheral (1839—1849) und die Mittheilungen der Ackerbaugesellschaft (seit 1821).

Seit zwei Jahrzehenden kam auch in die Beschreibung Mährens und Schlesiens neues Leben. Wolny's Topographie des ersteren Landes (1835 u. ff.) überbietet die Leistungen aller andern Kronländer. Nicht einen geringen Theil darin bilden die Kreisübersichten von Heinrich, welcher auch in seinen sonstigen geogr. u. statist. Nachrichten über beide Länder (seit 1812) eine ausgebreitete Kenntniß derselben an den Tag gelegt hat und nur durch die Ungunst der Verhältnisse an der Herausgabe einer größeren einschlägigen Arbeit gehindert wurde, die durch Dudik's Gelegenheitsschrift: Mährens gegenwärtige Zustände vom Standpunkte der Statistik (1849) kaum ersetzt wird. Nach den älteren Beschreibungen des troppauer Kreises von Mückusch (1814) und des teschner von Scherschnik (1805) und Nechay (1813) schilderte Schipp (1828) den österr. Antheil der breslauer Diöcese, Ens das Oppaland (1835), Heinrich beide genannten Kreise, Weber das Fürstenthum Neisse (1840) und Heldritt gab (1835—7) wenigstens Bruchstücke seiner statist. topogr. Beschreibung von Oest. Schlesien. d'Elvert hat

seine Forschungen auf die Statistik beider Länder ausgedehnt, um dieselbe mit ihrer Geschichte fruchtbar zu verbinden. Die erwähnten Vorarbeiten, wie der neue Kataster mit seinem Anhange, welche dem Inspektor Handle das Material zu einer handschriftlichen Beschreibung Mährens (1852) bot, die statist. Tafeln und Mittheilungen des Generalrechnungsdirektoriums (seit 1829) und der Direktion der administrativen Statistik, auf Grund der Nachweisungen der Landesbehörden, die Berichte der Handelskammern (seit 1851), die Schriften der geologischen Reichsanstalt, des Wernervereins, der Forst- und der historisch-statistischen Sektion u. s. w. bewahren so großen, wenn gleich noch nicht ausreichenden Stoff, daß nur die sichtende und ordnende Hand, wie der belebende Geist fehlt, um ein ansprechendes Bild zu schaffen (S. meine Gesch. d. hist. Literatur Mährens und Schlesiens, Brünn 1850, fortgesetzt im 6. H. d. Sch. d. hist. Sektion und in der brünner Zeitung 1851 Nr. 52, 1853 Nr. 82, 1854 Nr. 42).

Mehr als Worte sprechen Ziffer; lassen wir daher diese, wo es thunlich ist, reden und beschränken wir uns darauf, einige Worte beizufügen.

Mähren hat nach dem josephinischen Kataster eine Fläche von 3,483,947 Jochen, nach dem provisorischen Kataster von 3,472,507, nach dem stabilen (nebst der unversteuerten Area) von 3,916,292 Jochen.

Hiervon entfielen nach dem Josephinum auf das Ackerland 1,714,942 Joche, auf das Trieschland 125,901 Joche. auf die Gärten 49,997 Joche, auf die Wiesen 250,708 Joche, Hutweiden und Gestrippe 353,707 Joche, Teiche 41,811 Joche, Weingärten 50,856 Joche, Waldungen 895,422 Joche.

Der jährliche Bruttoertrag war auf 12,718,022 Metzen Getreide (1,581,101 Metzen Weizen, 4,741,605 Metzen Korn, 2,104,152 Metzen Gerste und 4,291,164 Metzen Hafer) im Geldwerthe von 13,599,709 fl., auf 4,180,600 Centner Heu und Grummet (3,238,511 Centner Heu und 942,089 Centner Grummet) im Werthe von 1,883,838 fl., auf 458,542 Eimer Wein im Werthe von 776,205 fl., auf 302,229 hartes und 581,429 weiches, zusammen 883,659 Klafter Holz im Werthe von 1,178,698 fl., zusammen auf einen Brutto-Geldertrag von 17,438,451 fl. geschätzt. Der Ertrag vom Weizen, auch Korn und Wein war jedoch viel zu gering, dagegen an Sommerfrüchten und Wieswachs (in welchem auch Teiche, Gärten, Hutweiden und Gestrippe veranschlagt waren) zu hoch angenommen (Schwoy I. 134).

Die Veranschlagung nach dem Provisorium fiel etwas geringer, nämlich mit 17,173,178 fl. aus.

Vergleicht man die steuerbare Fläche, wie sie im stabilen Kataster erhoben wurde*), mit den entsprechenden Culturen des Provisoriums im Jahre 1850

---

*) Die ziffermäßigen Angaben über die aus dem neuen Kataster hervorgehenden landwirthschaftlichen Verhältnisse Mährens und Schlesiens an und für sich wie im Vergleiche mit andern österr. Ländern sind den Mittheilungen aus dem Gebiete der Statistik herausgeg. von der Direktion der administrat. Statistik im k. k. Handelsministerium 1. Jahrg. 1. H.

(nach Abschlag der Gebäude, welche in dem letzeren nicht vorkommen), so zeigt sich bei den Aeckern (1,993,057 Joche, 214 Quadrat Klafter gegen 1,863,464 Joche 417 Q. Kl.) ein Mehr von 129,592 J. 1397 Q. Kl., bei den Wiesen und Gärten (335,900 J. 507 Q. Kl. gegen 324,792 J. 561 Q. Kl.) ein Mehr von 11,107 J. 1,546 Q. Kl., bei den Weingärten (41,652 J. 294 Q. Kl. gegen 42,922 J. 1,096 Q. Kl.) eine Verminderung von 1,270 J. 802 Q. Kl., bei den Hutweiden und Gestrippen (393,462 J. 72 Q. Kl. gegen 343,537 J. 47 Q. Kl.) ein Mehr von 49,925 J. 25 Q. Kl., endlich bei den Wäldern (1,012,714 J, 965 Q. Kl. gegen 889,862 Q. Kl.) ein Mehr von 122,852 J. 336 Q. Kl., im Ganzen daher ein Mehr von 313,478 J. 104 Q. Kl. und beziehungsweise, nach Abschlag des Weniger bei den Weingärten, von 312,207 Jochen 902 Q. Kl., ein Resultat, welches die bessere Vermessung lieferte.

Der einjährige Geld-Rohertrag der auf diesen Flächen gewonnenen Natural-Produkte, nebst dem Brutto-Ertrage der Gärten, Gebäude und Parifikate, wurde nach den Katastralpreisen auf — 32,433,507 fl. 4 kr., der einjährige Reinertrag mit 40 pCt. auf — 19,447,333 fl. 27 kr. geschätzt.

Nach den Durchschnitts-Preisen von 1846—1850 berechnete man jedoch den Geldwerth der landwirthschaftlichen Erzeugnisse Mährens auf 39,328,000 fl. für Getreide und Stroh, 19,982,000 fl. für Knollengewächse und Futterpflanzen, auf 2,970,000 fl. für Handelspflanzen, 750,000 fl. vom Gartenbaue, 2,685,000 fl. vom Weinbaue, 10,457,000 fl. vom Graslande, 7,185,000 fl. vom Waldbaue, zusammen auf 83,357,000 fl. (N. Oester. über $88^{1}/_{2}$, Oberöst. über $40^{1}/_{2}$, Steyer $78^{1}/_{2}$, Tirol $60^{1}/_{2}$, Böhmen gegen 209, Galiz. 194, Ung. gegen 403 Mill.).

Nach dem josephinischen Katastral-Abschluße des Jahres 1789 hatte Oest. Schlesien an Ackerland 351,327, an Wiesland 64,414, an Hutweiden und Gestrippe 124,696, an Waldungen 222,337, zusammen 762,774 n. ö. Joche produktiven Flächenmaßes und eine jährliche Natural-Brutto-Erzeugung von 2,147,900 n. ö. Metzen Getreide im Geldwerthe von 2,094,324 fl., von 665,199 n. ö. Centnern Heu und Grummet von Wiesen, Hutweiden und Gestrippen im Werthe von 280,918 fl. 3 kr., von 36,155 n. ö. Klaftern harten und 213,968 Klaftern weichen, zus. von 250,123 Kl. Holzes im Werthe von 214,227 fl. 9 kr., im Ganzen einen Ertrag von Aeckern, Wiesen, Hutweiden, Gestrippen und Waldungen (Weinbau gab es keinen) von 2,589,469 fl. 12 kr. und, mit Zu-

---

Wien 1852 und Hain's österr. Statistik 2. B. Wien 1853 entnommen. Den „Ausweis über die kulturweise Vertheilung der Katastral-Flächen Mährens“ enthalten die Mittheilungen der m. s. Ackerbauges. 1852 Nr. 37—51, die Ausweise über die Parcellenzahl und kulturweise Vertheilung der Flächen, sammt deren Reinertrag, so wie über die jährliche Natural-Produktion von sämmtlichen Kulturen nach den Endresultaten des stabilen Katasters in den Steuerbezirken Schlesiens enthalten die Mittheilung 1833 Nr. 17—26; endlich dieselben Nachweise von Mähren und dessen Enklaven (in Schlesien) die Mitthl. 1854 Nr. 37 u. ff.

schlag des Fischertrages von 935 fl. 12 kr., im Ganzen einen Werth aller Naturalien von 2,590.404 fl. 24 kr.

Nach dem provisorischen Kataster wurde in Schlesien ein Brutto-Ertrag von 2,537.933 fl. besteuert. Im stabilen Kataster ergab sich in Schlesien (nebst den mähr. Enklaven von 53,654 Jochen, 332 Kl.) eine produktive Fläche von 866,442 Jochen 1556 Klaftern, eine unproduktive von 28,209 Jochen 1,323 Kl., ein Brutto-Ertrag (mit den Enkl.) von 6,619.550 fl. 37 kr. und ein Rein-Ertrag von 3,486 194 fl. 19 kr. und beziehungsweise, nach Abschlag jenes der mährischen Enklaven mit 319,979 fl. 47 kr, von 3,166.214 fl. 32 kr.

Nach den Durchschnittspreisen von 1846—1850 stellt sich aber der Geldwerth der landwirthschaftl. Erzeugnisse Schlesiens auf 5,418.000 fl. für Getreide und Stroh, 3,909.000 fl. für Knollengewächse und Futterpflanzen, 651,000 fl. für Handelspflanzen, 130.000 fl. vom Gartenbaue, 1,747.000 fl. vom Graslande und 1,569.000 fl. vom Waldbaue, zusammen auf 13,424·000 fl.

Mähren und Schlesien haben, nach Dalmatien (9736), die größte produktive Bodenfläche (von 10.000 Jochen 9,657 und 9.645)*), stehen aber wegen ihrer starken Bevölkerung auf einem der letzten Plätze hinsichtlich der Größe an produktiver Fläche, welche auf die Bewohner entfallen (in Mähren 1.968, in Schlesien 1,824 Joch auf 1,000 Menschen, in Salzburg 6,737, Dalmatien 4,933 Joch u. s. w.). Nach der Lombardie (38·18), Venedig (30·16), Nieterösterreich (26·84), Böhmen (24·24) gibt Mähren den höchsten Brutto-Ertrag mit 22·35 Gulden vom Joche (Schlesien 15·55) und der Reinertrag wurde bei der Catastral-Schätzung mit 4·47 vom Joche höher genommen, als in allen deutschen Ländern der Monarchie (N. Oest. 4·26, Oberösterr. 4·14, Krain 2·22, Kärnthen 1·47, Salzburg 1·35). Dennoch kommen vom Geldwerthe der bisher erwähnten landwirthschaftlichen Erzeugnisse in Mähren nur 4346 fl. auf einen Bewohner (in Salzburg 99·90, Kärnthen 76·83, N. Oest. 56·83, Oberöst. 54·30, Böhmen 43·63, Gal. 40·22). Im Werthe des landwirthschaftlichen Bodens wird aber Mähren (180 fl. pr. Joch, Schlesien 124) nur von der Lombardie (212 fl.), Venedig (199 fl.) und Böhmen (193 fl.) übertroffen und geht Niederösterreich (172 fl.) und Oberösterreich (163 fl.) voran und, den Reinertrag als 5% Zinsen des Capitalswerthes gerechnet, hat seine produktive Bodenfläche einen Werth von 671,400.000 fl. (Böhmen 1622½, Ung. 1,615, Lombard. 700, Gal. 851, N. Oest. 568, Oberöst. 398½).

Wenn auch der in Schlesien aus den Catastralschätzungen hervorgegangene durchschnittliche Reinertrag von 311 fl. vom Joche zu den ansehnlichsten der deutschen Länder des österr. Staates gehört und der Werth von dessen produkti-

---

*) Mähren 373·00 österr. □ Meilen produkt. und 13·23 □ M. unprod. (davon 2·02 Bau-Area), zus. 386·23 □ M. oder von 10,000 Jochen 9657 prod. und 343 unpro. Schlesien 86·32 □ M. prod. 3·18 □ M. unpr., zusammen 89·50 □ M. (davon 0·47 Bau-Area) oder von 10,000 Jochen 9,645 prod., 345 unprod.

der Bodenfläche mit 107,037.000 fl. berechnet wird, so steht doch der Brutto-Ertrag mit 15.55 fl. vom Joche produktiver Bodenfläche gegen andere österr. Länder beträchtlich zurück und von dem Geldwerthe der bisher erwähnten landwirthschaftlichen Erzeugnisse entfällt in Schlesien unter allen Ländern der Monarchie am wenigsten auf einen Bewohner, nämlich nur 28.42 fl.

Unter allen Ländern der österr. Monarchie haben Mähren, Böhmen und Schlesien das meiste Ackerland (von 10,000 Joch 5,258 in Mähren, 4.826 in Schlesien).

Dagegen stehen hinsichtlich des Graslandes diese Länder am tiefsten; denn Mähren hat an Wiesen und Weiden zusammen nur 39 Joch auf 100 Ackerland, Böhmen 38, Schlesien gar nur 35, während sich sonst das Verhältniß bis 447 (Tirol) und selbst 668 (Salzburg) zu 100 stellt. Ueberdies ist das Weideland in Mähren und Schlesien weit größer als das Wiesenland.

Außer der Lombardie (235 Joch auf 1000 Bewohner) und Venedig (190) kommt in Schlesien (591) Böhmen (552) und Mähren (528) am wenigsten Waldland auf einen Bewohner.

Die absoluten und relativen Verhältnisse der wichtigsten Culturgattungen der landwirthschaftlichen Bodenfläche Mährens stellen sich wie 196·14 bei den Aeckern, 4·22 Weingärten, 4·08 Gärten, 29·44 Wiesen, 39·06 Weiden, 99·97 Waldungen und 0·09 anderen Culturen, in Schlesien aber mit 41·66 bei den Aeckern, 0·88 Gärten, 5·85 Wiesen, 10·03 Weiden und 27·90 den Waldungen dar. Es sind daher in Mähren von je 10,000 Jochen produktiver Bodenfläche 5258 Aecker, 113 Weingärten, 109 Gärten, 791 Wiesen, 1047 Weiden, 2680 Waldungen und 2 andere Culturen, in Schlesien aber 4,826 Aecker, 102 Gärten, 678 Wiesen, 1162 Weiden und 3232 Waldungen.

Das Ackerland theilt sich in Mähren in dem Verhältnisse, wie 184·39 reine Aecker, 0·98 Aecker mit Obstbäumen, 10·03 Drieschfelder, 0·74 Brände, in Schlesien wie 40·92 reine, 0·01 Aecker mit Obstbäumen, 0·41 Drieschfelder, 0·32 Brände.

Von den Weingärten Mährens sind nur 0·70 rein, in weit überwiegendem Verhältnisse von 3·52 Wechsel-Weingärten.

Die Wiesen unterscheiden sich in Mähren wie 29·27 reine, 0·08 mit Obstbäumen, 0·09 mit Holznutzung, die Weiden Mährens wie 34·05 reine, 0·08 mit Obstbäumen, 4·93 mit Holznutzung, in Schlesien aber die ersteren wie 5·78 reine und 0·07 mit Holznutzung, die anderen wie 5·57 reine und 4·46 mit Holznutzung; es wird daher in beiden Ländern auf eine bedauerliche Weise das Wies- vom Weidelande weit übertroffen.

Endlich sind die Waldungen in Mähren mit 75·40 Hoch- und 24·57 Niederwald, in Schlesien aber mit 26·61 und 1·29.

Was die Bearbeitung des Bodens betrifft, so gehört zwar der Mährer und noch mehr der Schlesier zu den fleißigsten und sorgfältigsten Ackerbauern der Monarchie; die althergebrachte Dreifelderwirthschaft ist aber noch immer weit mehr verbreitet, als die Fruchtwechselwirthschaft, und in größter Ausdehnung

besteht in Mähren die Drieschfelder-Wirthschaft (die bestimmte Flächen abwechselnd als Acker- und Weideland benützt), da sie auf beiläufig $^1/_{20}$ des Ackerlandes betrieben wird.

Andererseits haben im Allgemeinen die gegen frühere Zeiten ungleich häufigere Verpachtung von größeren Complexen und einzelnen Parcellen, die immer mehr zunehmenden Theilungen der Bauern-Wirthschaften*), die

*) Zu Ende des vorigen Jahrhundertes war das ökonomische Erdreich in Mähren im Besitze von 377 Dominien, 7,699 Ganz-, 4,375 Dreiviertel-, 25,906 Halb- und 25,616$^1/_2$ Einviertellahnern oder Bauern, 19,462$^2/_4$ Gärtlern, 71,080 Häuslern und 14,677 Ausgedinghäuslern (Passy, Statistik Mährens, 1797, MS.) Nach den Erhebungen zur Zeit des neuen Kataſtral-Abschlusses (in den 1840ger Jahren) theilte sich das Grundeigenthum Mährens in folgende Wirthschaftskomplexe und landesübliche Benennungen, und zwar:

Kommen in beiden Kreisen (brünner und olmützer) 819 Dominikalwirthschaften oder herrschaftl. Maiereien vor, welche einen hinreichenden Antheil an Aeckern, Wiesen, Gärten, Hutweiden und dem größten Theil von Wäldern, dagegen aber von Weingärten einen weit geringeren Theil als die vormals benannten Rustikalisten besitzen.

Die vormahligen von den Feudallasten befreiten Rustikal-Bestiftungen werden noch immer mit ihren zur Zeit des Rektifikatoriums bestimmten Benennungen aufgeführt. Der Grundbesitz und der Durchschnitt an Größe der Bestiftungen mit dem Maximum und Minimum ist im brünner Kreise folgender:

Zahl		von	bis
		Joche	
599	herrschaftliche Maierhöfe	—	—
3436	Dominikalisten, Colonisten	1	195
64	Freihöfe, Erbrichtereien, Freisassen	31	140
1	16 Achtel- oder Doppellahn	—	72
3642	8 „ „ Ganzlahne	22	72
49	7 „ Lahne	26	77
1823	6 „ oder Dreiviertellahne	14	60
103	5 „ Lahne	13	39
14394	4 „ oder Halblahne	13	38
349	3 „ Lahne	8	33
17077	2 „ oder Viertellahne	7	25
2490	1 „ Lahne	2	30
2	2 Sechstel-Lahne mit 12 Jochen	—	—
2	1 Siebentel- „ „ 7 „	—	—
67	2 Sechzehntel-Lahne „ 17 „	—	—
50	1 „ Lahne	2	6
1635	Podseker überhaupt	1	16
136	Dom. Häusler, Hüttler, Hauer, Hofstättler, Gärtler und Chaluppner m. 7 J.	—	—
5901	Groß- dto. dto. dto.	1	23
58724	Klein- dto, dto. dto.	1	27
19	Bürgerhäuser	—	—
9064	freie bürgerliche Wirthschaften mit 44 Jochen	—	—

Befreiung der bäuerlichen Gründe von den darauf gehafteten Lasten, insbesondere den Roboten und Zehenten, die beträchtliche Erhöhung der Steuern u. a. auf eine sorgsamere und fleißigere Bodencultur wohlthätig eingewirkt.

Mähren erzeugt nach dem neuen Kataster 2,097.000 n. ö. Metzen Weizen, 4,185.000 M. Roggen, 3.000 M. Mais, 3,268.000 M. Gerste, 4,807.000 M. Hafer, 76.000 M. anderes Getreide und 690.000 M. Hülsenfrüchte, oder, alles auf Roggen reduzirt, 13,271.000 M. Roggenäquivalent, Schlesien

---

Im olmützer Kreise kommt von nachbenannten Wirthschaftskomplexen folgende Anzahl vor mit einer durchschnittlichen Fläche von:

Zahl		von	bis
		Joche	
220	herrschaftliche Maierhofs-Wirthschaften	—	—
4085	Dominikalisten und Colonisten	3	475
452	Freihöfe, Erbrichtereien, Freisassen	11	873
„	16 Achtel- oder Doppellahne	—	—
3041	8 „ „ Ganzlahne	27	188
33	7 „ Lahne	32	84
1265	6 „ oder Dreiviertellahne	22	89
51	5 „ Lahne	22	30
11918	4 „ oder Halblahne	15	62
272	3 „ Lahne	14	44
10307	2 „ oder Viertellahne	8	45
4451	1 „ Lahne	3	18
„	2 Sechstel-Lahne	—	—
50	1 „	5	8
„	5 Sechzehntel-Lahne	—	—
2	1 „ mit 1 Joche	—	—
2294	Podseker überhaupt	6	100
5247	Bürgerhäuser	3	47
1014	Dom. Häusler, Gärtler, Hüttler, Hofstätter, Hauer, Chalupner	1	15
11576	Groß dto. dto. dto.	1	9
56202	Klein dto, dto. dto.	1	13
9972	freie bürgerliche Wirthschaften	5	48

Die sogenannten Dominikal-Güter, so wie die Wirthschaften der Dominikalisten (Colonisten) und Freisassen, Erbrichtereien u. a. sind in ihrem Arealumfange und ökonomischen Culturen sehr verschieden und so wie die ersteren von 100 bis 1500 Joche umfassen, befinden sich die zweiten selten im Besitze von mehr als 475 und die letzten von 873 Jochen, die sogenannten Bürgerhäuser haben aber außer einem kleinen Gärtchen keine bestimmte Zuweisung von Hausgründen, und gründen außer diesen ihre Existenz vom Handel und Gewerbe, die Häusler und Chalupner aber vom Tagwerk, wenn sie keine Ueberlandgründe besitzen, die wohl fast in jeder Gemeinde vorkommen.

159.000 M. Weizen, 654.000 M. Roggen, 1.000 M. Mais, 361.000 M. Gerste, 998.000 M. Hafer, 5.000 M. anderes Getreide und 80,000 M. Hülsenfrüchte, oder 1,869.000 M. Roggenäquivalent (Böh. 36,782.000 M., N. Oest. 11,440.000 M., Ungarn 69,191.000 M., Galiz. 30,638.000 M.) Hienach entfallen auf 1000 Bewohner in Mähren 978, in Schlesien 867 n. ö. Joche Ackerland (in Galizien 1.229, Ungarn 1.106, Böhmen 891, N. Oest. 876 u. s. f. bis auf 290 in Tirol) und in Mähren 7.004, in Schlesien nur 3.936 M. Roggen-Aequivalent, (in Steyermark 8.944, Ungarn 8.097, Böhmen 7.691, N. Oest. 7.546, Gal. 6.532).

Zu dieser Erzeugung von Getreidepflanzen sind noch 26,737,000 n. ö. Ct. Stroh in Mähren und 3,961,000 Ct. in Schlesien (in N. Oest. 24,994,000, Böh. 75,394,000, Gal. 46,717,000, Ungarn 88,385,000) zuzurechnen.

An Knollengewächsen und Futterpflanzen kommen vorzüglich in Betrachtung: 7,360,000 n. ö. Metzen Kartoffeln in Mähren und 1,845,000 in Schlesien (N. Oest. 3,250,000, Böh. 16,442,000, Gal. 28,450,000, Ungarn 12 Mill.*),

*) Das Vaterland der Erdäpfeln muß aller Wahrscheinlichkeit nach in Mexiko oder Peru gesucht werden. Die ersten mögen von Spaniern zwischen den Jahren 1560 und 1570 nach Europa gebracht worden sein. Am Ende des 16. Jahrhundertes wurden sie in Deutschland in allen Gärten, in Spanien, Burgund, in einigen Gegenden Italiens und vielleicht auch in Irlend, zum Theile auch außer demselben gebaut. In ihrem Vaterlande nannte man sie Papas, in England Potatoes, in Italien Tartuffoli, woher wahrscheinlich die spätere deutsche Benennung Kartoffeln abzuleiten ist; die Pflanze nannte man damals in Deutschland Grüblingbaum. Der Anbau dieser Brodfrucht scheint, nachdem der Reiz der Neuheit sich verloren hatte, im 17. Jahrhundert keine sonderlichen Fortschritte, besonders in den Volksklassen gemacht zu haben. Vorurtheile und die Macht der Gewohnheit lassen sich nicht so leicht überwältigen. Die deutschen und slavischen Volksstämme, an Mehl-, Milchspeisen und Hülsenfrüchte, der Italiener an seine Polenta aus Maismehl, der Franzose an Gemüse und Brod gewöhnt, wollten ihre alte Kost gegen diese neuen Ankömmlinge, welche sie für ein Schweinfutter hielten, nicht vertauschen. Ihr Anbau machte keine Fortschritte. Der österr. Successionskrieg (1740 u. ff) und der 7jährige Krieg (1756 u. ff.) scheinen wenigstens in einigen Gegenden den ersten Impuls zu einem ausgedehnteren Erdäpfelbaue, vorzüglich im Gebirge gegeben zu haben. Friedrich II. von Preußen schickte Erdäpfel in die schles. Aemter mit dem Befehle, sie zu vertheilen und über den Erfolg zu berichten (S. Riedel's Uebersicht der Einrichtungen Friedrich's II. für das Gedeihen der Landwirthschaft in der Mark Brandenburg (Muster für Oesterreich), in den märkischen Forschungen des brand. Geschichtsvereins 2. B. S. 135—176). In den dresdener gelehrten Anzeigen von 1757 werden sie schon als ein großer Segen Gottes für das Gebirg gerühmt. Aus dem schles. gingen sie in das Riesengebirge über. Die Böhmen, seit den preuß. Kriegen gewohnt, alle preuß. Unterthanen Brandenburger zu nennen, nannten auch die Erdäpfel (verstümmelt Bramborg) also, weil sie solche aus preuß. Lande erhielten. Die Cultur der Erdäpfel blieb jedoch auf das Gebirge beschränkt; im Innern des Landes wollte Niemand, am wenigsten der Bauer davon hören; sie gaben dieselben den Schweinen, selbst das Hausgesinde verbat sich diese Kost. Ihr allgemeiner Anbau hätte noch lange Zeit erfordert, wenn nicht die nassen Jahre 1771 und 1772 eine Mißernte und Hungers-

Kraut, dessen Anbau große Ausdehnung hat, Rüben, insbesondere Runkel-Rüben, die immer mehr an Boden gewinnen, Wicken, Klee, mit dem 1/10 bis 1/15 des Ackerlandes in Mähren und Schlesien bebaut wird (in den Alpenländern u. a. 1/6 bis 1/7) und an welchem 7,500,000 n. ö. Centner Kleeheuwerth in Mähren, 1,750,000 Ct. in Schlesien gewonnen werden. An Handelspflanzen machen sich vor allen bemerkbar Flachs und Hanf; Hain gibt die Erzeugung mit 34,100 und 25,000 n. ö. Centnern in Mähren, dann 27,100 und 1,800 Ct. in Schlesien nicht richtig an (N. Oest. 16,400 und 7,600 Ct., Böhmen 198,700 und 7,900 Ct., Gal. 266,200 und 485,000 Ct., Ungarn 220,000 und 230,000 Ct.**) Denn in Mähren werden, ohne Rücksicht auf die Nebennu-

---

noth herbeigeführt hätten, die ein jedes Surrogat willkommen machte, das vom Hungertode erretten konnte. Da erschienen die Erdäpfel als ein höchst angenehmes Geschenk, wenn sie nur in hinreichender Menge vorhanden gewesen wären. Von diesem Zeitpunkte an hat sich eigentlich erst der Erdäpfelbau zu verbreiten angefangen. Zwanzig Kriegsjahre am Ende des 18. und Anfange des 19. Jahrhunderts, mehrere Mißernten in diesem Zwischenraume haben den unberechenbaren Vortheil des Erdäpfelbaues erwiesen, die Oekonomie hat eine neue Gestalt erhalten, die sich auf den Erdäpfelbau gründet. An die Stelle des Korns, das sonst zu Brod und der Branntweinerzeugung zugleich verwendet wurde, traten die Erdäpfel; ihr Rückstand beim Branntweinbrennen wurde zur Viehmast oder Fütterung der Schafe benützt, der Viehstand vermehrt, mehr Dünger erzeugt, ein größerer Kleebau eingeführt, die Produktion gehoben (über das Vaterland der Erdäpfel und ihre Verbreitung in Europa, vom Grafen Kaspar Sternberg, in der böhmischen Museums-Zeitschrift Februar 1827 S. 19—31; Chronographie der Kartoffeln in Jurende's Wanderer 1830).

In unseren Ländern wurden, so viel bekannt, die ersten Erdäpfel zu Spachendorf 1722 gebaut. Der teschner Burggraf von Kaiser, ein geborner Lothringer, baute im Jahre 1735 zuerst diese einzige Nahrung des dortigen Landmannes und das Schutzmittel vor Hungersnoth im herzogl. Garten zu Teschen (Heinrich S. 210). Um 1740 kamen sie aus Sachsen nach Böhmen und Mähren und wurden als Futter für die Schweine angebaut. Zu Anfang des 7jährigen Krieges fing man an, sie nach dem Beispiele der fremden Truppen zu essen (brünner Wochenblatt 1824 S. 268). Der Landesälteste (Kreisvorsteher) Urban von Mükusch in Weidenau baute nach Beendigung des 7jährigen Krieges zuerst im Fürstenthume Neisse Klee und Erdäpfel und ermunterte durch sein Beispiel und geachtetes Wort auch seine Nachbaren zum Anbaue dieser Himmelsgabe (Ens IV. 299, 319). Die große Hungersnoth und Epidemie in den J. 1771 und 1772 (welche in Böhmen allein 250.000 Menschen hinraffte, — Pelzel S. 713) und der preuß. Krieg im J. 1778 (der Kartoffelkrieg genannt) verbreiteten am meisten den Anbau und Genuß der Erdäpfel in Böhmen, Mähren und Schlesien. Das kön. schles. Amt gab am 5. Februar 1771 eine Anleitung zum Erdäpfelbaue und zur Branntweinerzeugung aus Erdäpfeln, die schles. Agrikultur-Gesellschaft am 19. Sept. 1772 ein Avertissement über den Anbau der Erdäpfel, das mähr. Gubernium am 22. April 1771 einen Unterricht zum Erdäpfelbaue heraus. Seit ungefähr 30 Jahren, sagt Schwoy I. 17 (1793), sind auch die Erdäpfel oder Kartoffel zuerst im Gebirge, nunmehr aber auch schon in besseren Gegenden bekannt worden, werden häufig gepflanzt und sind ein allgemeines Nahrungsmittel nicht nur des Landvolkes, sondern auch der Städter.

**) Die Erzeuguug von Oel wird in Mähren auf 2,800 Ctr. Lein- und 4.100 Ctr. Rübsaamen-Oel im Werthe von 144,000 fl., in Schlesien auf 1.900 Crt. Lein- und 100 Ctr.

zung, 62,650 Ct. Flachs und 19,794 Ct. Hanf, in Schlesien aber 8,209 Ct. Flachs gewonnen. Bei einer bessern Cultur könnte die Flachserzeugung Mährens auf derselben Fläche wohl auf 181,448 Ct. erhöht werden (Mittheilungen 1852 Nr. 51, 1853 Nr. 3, 1854 Nr. 35). Vordem war Oesterreichs und Deutschlands Garn- und Linnenhandel der Erste in der Welt, jetzt hat ihm die ausländische Concurrenz (England, Belgien, Preußen) Schritt vor Schritt Boden abgewommen und droht ihn ganz zu verdrängen. Die schlechte Zubereitung des trefflichen einheimischen Flachses nöthigt den Industriellen, seinen Bedarf an rohem Flachse und Garn, mitten in Flachs bauenden Ländern, vom Auslande zu beziehen. Die Mitteln zur Abwehr liegen in der Begründung eines für Oesterreich neuen Gewerbes, welches, zwischen Landwirth und Spinner die vermittelnde Stellung einnehmend, den Flachs noch auf dem Felde vom Erzeuger kauft, die Röste, das Brechen und Schwingen besorgt und das zum Spinnen vollkommen zubereitete Produkt den Industriellen verkauft. Die seit einigen Jahren in großartigem Maßstabe in Mähren entstandenen Flachs-, Röst- und beziehungsweise Spinn-Anstalten werden unsere Linnen-Industrie neu beleben und vom Untergange retten helfen. An Handelspflanzen sind noch Hopfen (mit einer Erzeugung von 2200 Ct. in M. und Schl., in Böh. 36,900 Ct.), Raps, Kümmel, Anis, Fenchel, Senf, Süßholz u. a. zu erwähnen.

In so fern die bisher erwähnten Produkte als Nahrungsmittel für den Menschen zum Verbrauche gelangen, wird angenommen, daß in Mähren 8,166,000, in Schlesien 1,065,000 oder auf den Kopf in Mähren 4·3, in Schlesien 2·3 Metzen Roggen-Aequivalent entfallen. Weil aber die oben angegebenen Erzeugungsmengen wirklich größer sind und in diesen Ländern die Kartoffeln, Gerste und Hafer einen größeren Verbrauch als Nahrungsmittel der Bewohner haben, erhöht sich dieses Aequivalent in Mähren auf 5·0, in Schlesien auf 2·5 Metzen (in Böh. 5·0, N. Oest. 4·4, Oberöster. 5·2, Galiz. 3·8, Ung. 4·8, Wojwodschaft und Banat 8·0). Nimmt man an, daß Ein Bewohner in Mähren 4¾, in Schlesien 4½ Metzen Cerealien verbraucht (in Böh. 4¾, Ung. 4½, N. Oest. 5½, Stey. 6 M.), so erzeugt Mähren nur ½ Million M. Roggen-Aequivalent über den eigenen Bedarf (Banat und Wojw. 5⅓, Ung. 2⅔, Böh. 1⅕) und Schlesien benöthigt ⅘ Millionen (N. Oest. 1¾). Mähren deckt einen Theil der Bedürfnisse von Schlesien, Nieder-Oesterreich und selbst von den benachbarten Gegenden Böhmens, wo selbst auch mährische Getreide zur Ausfuhr nach Sachsen gelangt. Im Ganzen ergibt sich für Böhmen, Mähren und Schlesien ein Uiberschuß an Getreide über den eigenen Bedarf von 900,000 Metzen Roggen-Aequivalent. Nach der Verzollung sind wohl im Durchschnitte der 5 Jahre 1844—1847 und 1850 78,515 n. ö. Centner Weizen, 3 Ct. Mais, 61,588 Ct. Rog-

---

Rübsaamen-Oel im Werthe von 40.000 fl. geschätzt. Während der Jahre 1844—7 wurden im Durchschnitte jährlich 1025 Ctr. Hanf-, Lein- und Rüb-Oel aus Ungarn nach Mähren und Schlesien eingeführt.

gen, 63,878 Ct. Gerste, 18,141 Ct. Hafer, 19 Ct. Hirse, 61 Ct. Buchweizen, 2,807 Ct. Hülsenfrüchte, 1,254 Ct. Reiß und 27,940 Ct. Mehl aus dem Auslande nach Mähren und Schlesien eingeführt und nur 4,127 Ct. Weizen, 132 Cent. Mais, 4,453 Ct. Roggen, 647 Ct. Gerste, 29,180 Ct. Hafer, 5,770 Ct. Hirse, 203 Ct. Buchweizen, 3049 Ct. Hülsenfrüchte, 132 Ct. Reiß und 888 Cent. Mehl ins Ausland ausgeführt worden; und es sind auch im Durchschnitte der Jahre 1843 bis mit 1847 aus den Ländern jenseits der früheren Zolllinie (Ungarn u. a.) 74,914 n. ö. Ct. Weizen, 6,222 Ct. Mais, 294,998 Ct. Roggen und Halbfrucht, 42,867 Ct. Gerste und Spelz in Hülsen, 35,646 Ct. Hafer, 6,139 Ct. Buchweizen, 3,625 Ct. Hirse, 9,978 Ct. Hülsenfrüchte, 32 Ct. Reiß und 86.679 Ct. Mehl nach Mähren und Schlesien eingeführt und nur 201 Cent. Weizen, 648 Ct. Mais, 709 Ct. Roggen und Halbfrucht, 431 Ct. Gerste, 796 Ct. Hafer, 8 Ct. Buchweizen, 47 Ct. Hirse, 4,564 Ct. Hülsenfrüchte, 34 Ct. Reiß und 551 Ct. Mehl aus Mähren und Schlesien in die erwähnten Länder ausgeführt worden. Diese aus der Verzollung entlehnten Daten über die Ein- und Ausfuhr von Cerealien geben jedoch keinen Anhaltspunkt weder für ihre Consumtion noch für ihre Erzeugung in Mähren und Schlesien, da diese Mengen mit in die Circulation der Nachbarländer gelangten, ihre Bedürfnisse befriedigen halfen und ohne Zweifel in der Ausfuhr von 237,287 Ct. Weizen, 1,058,384 Ct. Roggen, 747,005 Ct. Gerste, 257,969 Ct. Hafer, 67,954 Ct. Hülsenfrüchte u. s. w., aus Böhmen kein geringer Theil Mähren und Schlesien angehörte.

Der Gartenbau hat nur eine beschränkte Ausdehnung, obwohl sich derselbe bei den größeren Städten (Brünn, Znaim, Olmütz, Kremsier, Proßnitz u. a.) einer besondern Pflege erfreut. Im Durchschnitte der 5 Jahre 1844—1847 und 1850 wurden zwar nach der Verzollung 247,662 Ctr. Gemüse aus dem Auslande nach Mähren und Schlesien ein- und nur 8,659 Ctr. dahin ausgeführt, unter den ersteren jedoch zum größten Theile gedörrte Runkelrüben (für die suchauer Zuckerfabrik), dagegen aber 55,124 Ctr. Gemüse aus Mähren nach Ungarn aus- und nur 6,348 von da dorthin eingeführt. An Obst gelangten im Durchschnitte der 5 Jahre 1843—1847 zwar 43,661 Ctr. aus Ungarn nach Mähren und Schlesien; allein ein guter Theil der Ausfuhr über Preußen in's Ausland, nämlich im Durchschnitte der 5 Jahre 1844—7 und 1850 von 77,813 Ctr. frischen und 45,620 gedörrten Obstes, dann 20,667 Ctr. Nüssen, wird Mähren und Schlesien angehören.

Mähren muß sich zwar im Weinbaue, was die hiefür gewidmete Bodenfläche betrifft, unter den diese Cultur treibenden Ländern der Monarchie mit dem vorletzten Platze bescheiden, da nur 17 Joch auf je 1,000 Bewohner kommen (in Venedig 184, Ung. 84, N. Oest. 51, Böhm. 1), allein im Erträgnisse von 565,300 n. ö. Eim. oder $17\frac{1}{2}$ Eim. vom Joche behauptet es den 8. Rang (30 E. in der Wojwod., 26 in Ungarn, $24\frac{2}{5}$ N. Oest.), und mehrere seiner Weine gehören zu den ausgezeichneten. Die nach den Zollregistern auf Mähren und Schlesien entfallene Einfuhr ausländi-

scher Weine, nämlich von 804 n. ö. Ctr. Cap-, franz., deutschen u. a., 33 Ctr. Cyper u. a., 25 Ctr. dalmat., 15 Ctr. aus andern Zollausschlüssen, dann von 21,893 großen und 3,928 kleinen Flaschen Cap- und Champagner, endlich 11,317 Flaschen anderer Weine, gibt keinen richtigen Maßstab des Verbrauches, da auch von Wien, Prag u. a. bezogen wird; ein sicherer Schluß läßt sich aber aus der Wein-Ausfuhr in's Ausland und zwar über Mähren und Schlesien mit 4,032 Ctr., davon mit 4,027 nach Preußen, und von 64,763 Ctr. aus Ungarn nach Preußen ziehen. Auch die aus den ungr. Ländern nach Mähren und Schlesien, im Durchschnitte der 5 Jahre 1843—1847, eingeführten 39,370 Ctr. Wein, wogegen nur 1,398 Ctr. dahin ausgeführt wurden, können nicht allein auf Rechnung von Mähren und Schlesien gehen.

Mähren, Böhmen und Schlesien befinden sich, wie gesagt wurde, hinsichtlich der Größe des Gras- im Verhältnisse zum Ackerlande auf der tiefsten Stufe im österr. Staate, da in Mähren 17 Joch Wiesen und 22 Joch Weiden, zus. 39 Joch und in Schlesien 15 Joch Wiesen und 20 Joch Weiden, zusam. 35 Joch Gras- auf 100 Joch Ackerland kommen (in Ung. 75, N. Oest. 53, Böhm. 38) und zudem die Weiden die Wiesen beträchtlich an Ausdehnung überbieten. Auch läßt der Wiesenbau noch viel zu wünschen übrig, insbesondere wegen einer künstlichen Bewässerung. Dennoch nähert sich der Wiesen-Ertrag Mährens durchschnittlich mit 30 Ctr. vom Joche, den bessern Erfolgen (42 in Tirol, Steyer, Salzburg 34, Oberöst. 32, N. Oest. und Böhm. 30); der Ertrag des Weidelandes ist aber bei weitem geringer und es können daher auch nur 11,913,000 n. ö. Ctr. Heu und Grummet in Mähren, und 1,965,000 Ctr. in Schlesien als Futter in Anschlag genommen werden (Tirol 25½, Steyer gegen 22, Oberöst. über 12½, N. Oest. gegen 15½, Böhm. 32½, Galiz. 45½, Ung. 84 Mill.)

Werden auch Böhmen, Mähren, Schlesien, Oberösterreich und Salzburg hinsichtlich der Forstkultur zu den Musterländern gerechnet, so entfallen doch von je 10,000 Jochen productiver Bodenfläche in Schlesien nur 3,232, in Mähren 2,680 (in Siebenb. 6,411, Tirol 5,306, Ung. 3,420, N. Oest. 3,315, Böhm. 3,063), oder auf je 1,000 Bewohner nur 591 in Schlesien und 528 Joche in Mähren auf die Waldungen (in Salzb. 2,701, Sieb. 2,256, Ung. 1059, N. Oest. 702, Böh. 552) und, das Erträgniß eines Joches in den erwähnten bestcultivirten Ländern mit 1¼ n. ö. Klafter angenommen, von 1,249,600 Kl. in Mähren u. 348.700 Kl. in Schlesien, auf je 1000 Bewohner in ersterem Lande 660, im andern 739 Klaft. (in Salzb. 3,390, Steyer. 2,121, Ung. 1,059, N. Oest. 790, Böh. 690, Gal. 734). Dennoch wurde im Durchschnitte der 5 Jahre 1843—1847 (nebst Tischlerholz auch) Bau- und Brennholz aus Ungarn über Mähren und Schlesien nur um 21,900 fl. aus-, dagegen um 211,300 fl. dahin eingeführt.

Aus dem bisher Gesagten ergibt sich, daß im Allgemeinen die agricolen Verhältnisse Mährens, insbesondere was die Größe des produktiven Bodens und

dessen Produktionsfähigkeit und die Hervorbringung von Ackerfrüchten betrifft, sich als günstig darstellen (S. mähr. schles. Agrikultur-Statistik — aus den statist. Tabellen von 1844 — in der brünner Zeitung 1839 Nr. 45); auch hat ohne Zweifel die Einsicht, wie das Verfahren des Landwirthes in Mähren und Schlesien wesentlich gewonnen. Dennoch bleibt sowohl im Ganzen, besonders bei der weit weniger vorgeschrittenen Klasse der kleinen Grundbesitzer, noch viel mehr aber im Einzelnen zu wünschen übrig. Ja! es zeigt sich in mehreren Zweigen ein nicht zu verkennender Rückschritt, freilich in Verbindung mit der Erhebung anderer.

Nirgends ist er wohl auffälliger als bei der Teichwirthschaft. Nach des olmützer Bischofs Dubraw noch lesenswerthem Werke de piscinis, 1559, war sie damal die beste Ertragsquelle und mit demselben wissenschaftlichen Eifer und leidenschaftlicher Vorliebe betrieben, wie später die Parforcejagden und das Waidwerk und in unsern Tagen die Schafzucht. Noch zur Zeit der theresianischen Steuer-Rektifikation (1750) gab es so viele Teiche, daß sie im Flächenmaße das streng ackerbare Land beinahe erreichten. Der Nimmersatt bei Göding, die großen Teiche bei Mönitz (1396 vom Markgrafen Jodok angelegt, 1552 vom Kaiser Ferdinand I. bedeutend vergrößert; er bedeckte beinahe 4,000 Metzen Area), bei Dürnholz, Tobitschau, Grusbach, Kobily, Milotitz, Mariahilf, Josslowitz u. a. gaben eine Jahresrente von 12—20 und 30,000 Gulden. Den großen Ueberfluß an Fischen setzte Mähren meistens in Oesterreich ab (Schwoy I. 19). Die Verminderung der Fastenzeit, die Aufhebung so vieler Klöster, der vermehrte Genuß der Fleischspeisen u. m. a. verminderten jenen der Fische so sehr, daß die 41,811 Joch Teiche, welche noch die josephinische Steuerregulirung in Mähren vorfand*), bis auf ungefähr den fünften Theil verschwunden sind. Auch die Flußfischerei hat bedeutend abgenommen.

Ohne Zweifel ist auch bei der Bienenzucht ein bedeutender Rückschritt eingetreten. Schon vor einem halben Jahrhunderte erzeugten Mähren und Schlesien nicht ihren Bedarf an Honig und Wachs (patriot. Tagebl. 1800 S. 30—32, 74—76, 1801 S. 1013, Demian's Statistik I. 80,173). Im J. 1811 zählte Mähren 51,873, Schlesien 12,269, zus. 64,169, im Jahre 1821 Mähren nur 44,559, Schlesien 8,166, zus. 52,725, im J. 1826 das erstere 61,335, das andere 14,421, zus. 75,756 Bienenstöcke. Im Jahre 1811 erzeugte Mähren 818, Schlesien 170, zus. 989 Ct. Honig und Mähren 337, Schlesien 67, zus. 404 Ct. Wachs, im J. 1826 aber M. 1019, Schl. 201, zus. 1,220 Ct. Honig und

*) Passy's Statistik von Mähren, 1797, M. S. gibt 27,267 Joch obrigk. und 2,044 unterthänige, zus. 29,381 Joch bewässerte, 10,899 obrigk. und 1104 unterth., zus. 12,003 Joch bebaute, im Ganzen 41,384 Joch Teiche an. Nach den Katastralakten bestehen in Mähren wirklich noch 177 größere Teiche im Gesammtflächenmaße von 7873 Jochen und mit Zuschlag von etwa 10 pCt. für die kleinen Teiche mit 787 Jochen, zusammen 8,660 Jochen (die größten sind der göbinger von 330, der kniebitzer von 326 (früher 553), bei Neu-Wessely von 151, bei Seitendorf von 114 und bei M. Budwitz von 79 Jochen).

M. 449, Schl. 83, auf 533 St. Wachs (Mittheil. 1829 Nr. 8). Obwohl seitdem keine Zählung mehr statt findet, ist doch bekannt, daß nur einzelne Geistliche und Grundbesitzer Bienen pflegen. Möge der neu entstehende Verein ihre Zucht wieder heben!

Auch die Seidenraupenzucht, obwohl stets mehr Liebhaberei, hat sich kaum gehoben*).

---

*) Schon der patriotische Eiferer für die Erhöhung der österreichischen Gewerbthätigkeit aus dem 17. Jahrhunderte (von Horneck in: Oesterreich über Alles, Auflage 1753, S. 65) erwähnt der Seidenraupenzucht und Seidenerzeugung, welche vor Zeiten um Nikolsburg bestand. Wie in anderen Provinzen, beförderte auch in Mähren Maria Theresia diesen Erwerbzweig. Obrigkeiten und Unterthanen wurden unter Zusicherung der unentgeldlichen Verabfolgung des Saamens und ausgewachsener Bäume aus den Anlagen in Wien und Prag, von Belohnungen, Unterstützungen, der Ablösung der Seidengalleten zur Pflanzung der weißen Maulbeer-Bäume angeeifert; ein Unterricht über die Cultur der Bäume und Seidenwürmer und die Erzeugung der Seide ward herausgegeben und eine praktische Unterweisung durch Werkverständige zugesagt. (Patent 16. August 1763 und gedruckter Unterricht vom 28. Mai 1764). Es wurde die Bepflanzung der Straßen besonders mit Maulbeerbäumen angeordnet (Pt. 7. Oct. 1763) ja selbst Jedermann gestattet, auf jedem öden Grunde Maulbeerbäume als sein Eigenthum zu pflanzen, wenn der Grundeigenthümer auf geschehene Ermahnung dieß selbst zu thun unterlassen würde; endlich versicherte die Regierung (Cirkular 4. Juni 1765) die Eigenthümer der Maulbeerbäume, daß der Nutzen aus denselben niemals mit einer Abgabe belegt werden soll. (Vergleiche von Keeß: Fabriks- und Gewerbswesen des österr. Staates 1. T. S. 409 u. ff. Heintl's Unterricht im Seidenbaue, Wien 1829 S. 16—27, Dunder u. a. Die mähr. Volkszeitung 1850 Nro. 22 weiset nach, wie die Regierung in Böhmen für die Emporbringung dieses Culturzweiges gewirkt hat und mit welchem Erfolge.) In Folge dessen wurde zwar auch in Obrowitz bei Brünn eine Plantage von weißen Maulbeerbäumen angelegt und dieser Baum auch in einigen anderen Orten gezogen und aus der ersteren an Obrigkeiten und Private auf Verlangen erfolgt; seine Cultur blieb aber schon damals sehr beschränkt und Seide wurde auch nur in einigen Häusern erzeugt (statist. Beschr. Mährens, um 1770, MS.) Doch ergaben sich schon damals hie und da hervorragende Beispiele. So begann der Normalschullehrer Leopold Helm zu Ung. Hradisch 1786 den Seidenbau und gewann 1788 mit Hilfe armer Kinder, welchen er dadurch einen kleinen Verdienst verschaffte, 7 Pfund Seide (patr. Tagebl. 1801 S. 1198). Allein auch diese geringen Unternehmungen gingen bald wieder ein. Schon zu Anfang des vorigen Jahrhunderts hatte Mähren keinen Seidenbau kleine Bemühungen einzelner Privatleute, die ihn nur mehr zu ihrer Lust, als aus höheren Absichten betrieben, abgerechnet. Weit weniger fand noch Maulbeer-Baumzucht als solche Statt (patr. Tagebl. 1801 Z. 458, Demian's österr. Statistik I. 2. T. S. 86). Der Bemühungen in Schlesien wurde schon früher gedacht (S. S. 27). Die gesetzlichen Verordnungen in Böhmen vom 12. April 1782 und 6. April 1786 (Belohnungen von Seite des Staates), vom 23. Februar 1804 (Bekanntmachung der Namen) und 3. Dez. 1812 hatten die Tendenz, die Einführung des Seidenbaues hauptsächlich durch die Aufmunterung der unteren Volksschichten und durch deren Thätigkeit zu bewerkstelligen. Es blieb aber bis jetzt ohne Erfolg.

Die einzelnen hie und da vorgenommenen Versuche im Kleinen haben gleichwohl zur

Auch die Wild- und Jagdcultur ist bei Weitem nicht mehr das, was sie einst war. Wenn schon die alte mährische Jägerordnung vom J. 1715 über

---

Genüge dargethan, daß die Erzeugung der Seide im Großen in Mähren keinen bedeutenden Schwierigkeiten unterliege und zu einem besonderen Geschäfte hierlandes erhoben werden könnte (Mittheilungen 1830 S. 110).

In Jägerndorf (125° absolute Höhe und 50° n. Breite) wurden sehr gelungene Versuche mit der Zucht der Seidenwürmer vom damaligen Hauptschuldirektor Schilder gemacht, welche jedoch wegen Mangels an Futter in Stocken geriethen, da die Blätter der Maulbeerbäume meilenweit aus pr. Schlesien geholt werden mußten. Doch blieben in Jägerndorf viele damal gepflanzte Maulbeerbäume.

Auch im hochgelegenen Hohenstadt wurde die Seidenwürmerzucht (von der Amtmannsfrau Spettel) eifrig betrieben.

Die Zucht kann jedoch keinen Umfang gewinnen, weil noch so wenig Maulbeerbäume im Lande anzutreffen sind (Mittheilungen 1828 S. 168).

Die einst zu Brünn bestandenen schönen Maulbeerbaum-Pflanzungen bestehen nicht mehr, nur einzelne Bäume haben sich da erhalten. Anderwärts gibt es aber in Mähren noch viele vereinzelnte, sogar klotzstarke Stämme aus der Zeit der Kaiserin M. Theresia, so wie mehrere Alleen und Baumreihen 30 — 60 und mehr Jahre alt (in Wellehrad, Weschek, Wisowitz u. a.), dann aber auch nicht unbeträchtliche Pflanzungen aus der neueren Zeit, wie die des Fürsten Salm in Raitz, des Grafen Magni in Straßnitz, des Claudius Wilhelm Freiherrn von Bretton zu Zlin, welch' letztere aus mehreren hundert 10jähr. Bäumen und bei 300,000 Stück 1, 2 und 3 jähr. Sträuchern bestehen.

Der eifrige Beförderer der Seidenraupenzucht Franz Ritter von Heintl wirkte durch Wort und Schrift (1815 und 1829), Prämien und glückliche Versuche auf seiner österr. Herrschaft Nering (Mittheil. 1825 Nro. 42, 1828 Nr. 10, 18, 21, 23, 1834 Nr. 31). Prof. Diebl in Brünn ging seit 1828 und wieder seit 1837 damit um, den in Mähren ganz eingegangenen Seidenbau wieder ins Leben zu rufen, wie es Ranghieri in Böhmen gethan (Mitth. 1830 Nr. 14., 1837 Nr. 31, 46, 1839 S. 252). Die hier Genannten, Demscher (eb. 1837 S. 261), Prof. Hlubek (Amtsbericht über die Versammlung der deutschen Land- und Forstwirthe in Brünn, Olmütz 1841 S. 154—159) Direktor Soukup in Sokolnitz, Inspektor Hofmann in Kromau, die Professoren Kolenati und Patek in Brünn, Prälat Rapp in Scharditz, Graf Stockau in Napagedl, Prälat Schlossar und Verwalter Budiner in Raigern u. m. a. beschränkten sich nur darauf, die Ausführbarkeit und Nützlichkeit des Seidenbaues in Mähren, zum Thele durch eigene kleinere Versuche, darzuthun und zu dieser Zucht aufzufordern. Baron Bretton gab aber diesen Versuchen zuerst eine größere Ausdehnung und veröffentlichte auch, auf Grund der dabei gemachten Wahrnehmungen, eine: Praktische Anleitung zur Seidenzucht als Vorschlag zur Verbreitung und Hebung des Seidenbaues in den außer-ital. Ländern der österr. Monarchie, Wien 1852. Er findet die Garantie für das Gedeihen und allgemeine Aufblühen dieses wichtigen landwirthschaftlichen Zweiges nur in der kräftigen Ermöglichung des Betriebes der drei Theile der Seidenzucht als abgesonderter gewinnbringender Erwerb- und Nahrungszweige, nämlich 1. der Anlage der Pflanzungen oder der Gewinnung der Blätter, 2. des Aufzuges der Seidenraupen oder der Gewinnung der Cocons und 3. der Abhaspelung und Spinnung der Galetten zu verkäuflicher Rohseide, da die Seidenzucht, besonders im Großen, des Zusammenwirkens geschickter Baumgärtner, erfahrener Seidenraupenzüchter und gewandter Fabrikanten bedürfe. Dies könne nur auf

die „Abnahme der Wildbahn“ klagt*), so stieg dieselbe in späterer Zeit, hauptsächlich zum Schutze des Unterthans, noch weit mehr und von den vielen Sau- und Wildgärten sind nur wenige übrig geblieben.

---

einem organisch-gegliederten Wege, dem der Belehrung und des Beispieles, erreicht werden. Als erstes Mittel der Erreichung stellt sich ein allgemeiner Unterricht in den Landschulen, alle drei Zweige der Seiden-Cultur umfassend, dar. Am leichtesten würde die Durchführung dieses Unterrichtes durch Errichtuug kleiner Seidenbau-Musterschulen, unter besonderer Betheiligung der Land-Geistlichkeit und des Schulpersonals zu bezwecken sein. Wie das nun geschehen könne, versucht die erwähnte Anleitung zu zeigen; zugleich gibt sie einen Leitfaden für den zu ertheilenden gründlichen Elementar-Unterricht.

Baron Bretton führte die Sache auch praktisch aus, gewann Rohseide, ließ sie selbst in Mähren spinnen und verkaufte sie (1850 um 14 fl., 1851 um 12 fl. CM. das Pfund) nach Wien. Auf der Produkten-Ausstellung zu Brünn im Jahre 1852 erschienen von ihm bei 60 Pfund abgehaspelter Seide. Sein Erzeugniß stieg in den letzteren Jahren auf beiläufig 1 Centner Seide (Mittheilungen 1853 Nr. 26).

Der sehr thätige landwirthschaftliche Bezirksverein zu Nikolsburg machte es sich zur besonderen Aufgabe, die Einführung und Verbreitung des Seidenbaues in der Umgegend anzustreben, zu welchem Ende derselbe einen kurzen Unterricht in der Maulbeerbaumzucht herausgab (Mitth. 1852 Nr. 39, 1853 Nr. 5, 20, 26).

*) Wir können es uns nicht versagen, diese älteste Jagd- und bezieh. Wildschützen-Ordnung in Mähren (Schlesien erhielt schon 1676, 1697 und 1701 Jagdgesetze) hier auszugsweise mitzutheilen, da sie nicht nur an und für sich merkwürdig und zeitbezeichnend, sondern auch die Grundlage der späteren Jagd- und Raubschützen-Ordnungen Mährens vom J. 1726, 1751, 1752, 1754, 1770 und 1788 sind (Schlesien bekam 1732, 1743, 1751, 1754, 1770 und 1786 neue Jagdgesetze.)

Bei Kaiser Karl VI. wurde vorgebracht, daß „von vieler zeithero die Wildtbahn in Mähren nicht allein durch vielerley hochverbottene Wildtdiebereyen, sondern auch um derentwillen sehr starck in das Abnehmen gerathen, weilen von vielen Inwohnern sonderlich an jenem ort, wo die Wildtbahn nicht ordentlich gehöget, sowohl das Schwartz alß rothe Wildt außer der gewehnlichen Zeit und wider alle Jagerey-Regel indistincte gefället wird, wordurch derjenigen Nachbarschafft, so ihre Wildtbahn mit großen unkosten högen lasset, alles Wildt, so nur über die Gränitzen wechslet, ohne Beobachtung der Zeit und qualität, es seye schwer, das ist zu Jedermanus Verständniß trächtig oder nicht, gefället oder wenigstens aus einander gesprenget wird.“ Der Kaiser ließ daher den mährischen Ständen antragen, zur besseren Einrichtung der Wildbahn und Vorbeugung der allzu sehr überhandgenommenen Wilddieberei eine wohl ausgeführte Satz- und Ordnung im Landtage verfassen zu lassen und zu seiner Genehmigung einzusenden. Dieselben ließen sich hierzu ganz geneigt und treu willfährigst finden, der Kaiser hieß die ihm vorgelegte Jägerordnung nebst der Verordnung wegen Bestrafung der Wilddiebe mit Wohlgefallen gut und befahl mittelst der zwei Patente vom 30. April 1715 deren Veröffentlichung, wie es unlängst in Böhmen geschehen war.

Da es dermalen hauptsächlich um die Einrichtung und Wiederemporbringung der Wildbahn zu thun war, wurde auf Verlangen der Stände die Fällung des Wildes vorläufig auf 3 Jahre allgemein untersagt. Es wurde weiter die Fällzeet des verschiedenen Wildes bestimmt; die Wolfsgruben, welche der Wildbahn höchst schädlich und verderblich und worin auch das Vieh, ja öfter die Menschen verunglückt seien, dann das Büchsen- und Eisenlegen,

Gleichwohl zählen Böhmen, Mähren und Niederösterreich noch zu den wildreichsten Ländern des österr. Staates, und der 1848 eingerissenen Wildvertilgung wurden durch die Gensdarmerie, Waffenpässe, Forderung jagdkundigen Aufsichts-

---

nicht weniger der Selbstfang des Wildes, welcher noch schädlicher als die Wolfsgruben sei, wurden verboten. Nur in sehr großen und gebirgigen und durch wenige Landstrassen bewandelten Wildbahnen wurden geschlossene Wolfsgärten und an Orten einer großen Wildbahn, welche außer dem Wechsel des Wildes und dem Strassen-Wandel sich befanden, mit Genehmigung der Kreishauptleute und Wissen des k. Tribunals Wolfsgruben gestattet, welche nur einen für anderes Wild nicht zugänglichen oder übersetzbaren Ein- und Zutritt haben durften, um und um verhackt und vermacht und mit einem im ganzen Lande allgemein bekannten Zeichen sichtbar gemacht sein mußten. Kleine Legeisen auf kleine Raubthiere, als Füchse, Marder, Iltisse, Dachse waren zugelassen, sonst aber nebst den Hasen-, Rebhühner- und allen anderen Schlingen verboten. Da es zur Verhütung der Wildbieberei und anderer Ungebührlichkeiten höchst nöthig sei, dem Bauernvolke, Müllern und Weinern, besonders auch denjenigen Freibauern, welche ihre eigene Jagdgerechtigkeit nicht haben, die Heger allein ausgenommen, das Schießgewehr ohne Unterschied und aller Orten nicht so gar frei zu lassen, wurde es der Stände und Obrigkeiten Willkühr und Gutbefund eingeräumt, wo und wem sie etwa glaubten, daß einiges Geschoß um der Sicherheit willen zuzulassen die Nothdurft erfordere, jedoch nur zur Nothwehr. Auf freier Landstraße und an den von Wildbahnen entlegenen Orten und Gränzen blieb den Leuten nach der Landesordnung die Beibehaltung einigen Geschosses bei doppelter Strafe im Falle des Mißbrauches, den weit entlegenen Müllern, wie auch den Weinern, besonders zur Hüthungszeit auch ein Geschoß, jedoch nur ein ungezogener Mittel-Carabiner gestattet. Die Marktmeister und magistratischen Inspektoren, welche über die Taxordnung der Victualien die Obsicht tragen, sollen den Verkauf gestohlenen Wildes hintanhalten und dieser, wenn er von den Wildprethändlern wissentlich geübt wird, bestraft werden, das Garn-Jagen nicht anders als nach Recht und in erlaubter Zeit ausgeübt, das Anlocken und Vertreiben des Wildes aus der fremden in die eigene Bahn durch Klopfen, Trommeln, Malz-Schütten an der Gränze verboten sein. Die Obrigkeiten wurden erinnert, des „Reiß-gejagdts“ oder kleineren Waydwerkes sich mit solcher Discretion zu gebrauchen., daß dasselbe nicht gänzlich ausgerottet werde. Nach der Bestimmung der Landesordnung §. 103 ff. soll sich derjenige, welchem das Jagdrecht nicht zusteht, desselben enthalten und auf eines Andern Grund und Boden nicht anmaßen. Deßhalb wurde insbesondere den Pächtern und Wirthschaftsbeamten, welche nicht die ausdrückliche Bewilligung ihrer Herrschaft hierzu haben und im übrigen allen unadeligen Leuten diese, den Ständen allein auf ihren Territorien zukommende Lustbarkeit bei 100 Thalern Strafe untersagt. Zu mehrerem Ansehen der Jägereibedienten der Stände wurde, von nun an in Jahresfrist, außer den Obrigkeiten, Standespersonen und der Jägerei-Partei, sonst Niemanden gestattet, sich nach Jäger-Art in grüne Farbe, mit Anhängung des Hüfthorns und Hirschfängers zu kleiden oder sich auch gras- oder waldgrün zu tragen. Keinem Jäger wurde erlaubt, ohne vorgängige ausdrückliche Bewilligung seiner Obrigkeit Jemanden zur Jägerei aufzunehmen, noch weniger auszulernen, wie denn die Obrigkeiten darauf sehen sollen, daß nicht unerfahrene, sondern kundige Leute als Jäger freigesprochen werden. Zur summarischen, von allen Weitläufigkeiten entfernten und inquisitorischen Untersuchung von Uebertretungen dieses Gesetzes wurde eine eigene Commission aus Mitgliedern bestellt, welche die Stände vorschlugen und der Kaiser ernannte, zur Urtheilsschöpfung aber das k. Tribunal, gegen welche nur der Recurs an den Kaiser zugelassen war, endlich

personales u. a. nicht nur Schranken gesetzt, sondern es sind auch die Wege zu einer unschädlichen Wildcultur wieder angebahnt.

Stets größere Rückschritte macht der Weinbau Mährens (Schlesien hat keinen). Wenn der josephinische Kataster noch 50,856 Joche Weingärten nachweiset, erscheinen bereits im stabilen nur 6573 Joche 1536 Quadrat Klafter reine und 35,078 Joche 358 Q. Kl. Wechsel-Weingärten, zusammen 41,652 Joche 294 Q. Kl., also um fast ein Fünftel weniger. Und besser dürfte der mährische Wein, so ausgezeichnete Gattungen darunter sind oder sein könnten, auch nicht geworden sein. Kann sich auch dessen Cultur den Einwirkungen der großen Erhöhung ihrer Kosten, der Auslichtung der Wälder, der Teichkassirung u. a. nicht entziehen, so vermöchte doch nicht wenig eine bessere Ordnung, Aus-

---

zur Exequirung der Kreishauptmann berufen. Der Verurtheilte sollte auch die Untersuchungskosten ersetzen, die sehr hoch bemessenen Strafgelder sollten in die Landschaftskasse (in das Domestikum) einfließen, diese aber die Kosten für die arrestirten Wilddiebe, unvermöglichen Uebertreter und die Inquisitionsauslagen bestreiten. Die in der Wildbahn ertappten Wilddiebe und Uebertreter waren ohne allen Unterschied in die Gewalt der Obrigkeit, binnen 48 Stunden aber an das nächste Halsgericht abzuliefern. Die zur öffentlichen Arbeit Verurtheilten hatten diese Strafe in der Jägerei der beschädigten Obrigkeit abzubüßen.

Da auf den Herrschaften oder obrigkeitlichen Gehegen seit einigen Jahren die Wilddieberei so sehr über Hand genommen, daß deren Jagd- und Wildbahns-Regal merklich verletzt und geschmälert worden und die Jägerei-Bedienten nicht mehr ihres Lebens sicher seien, sah sich der Kaiser zu schärferen Hilfsmitteln wider die Wilddiebe und Raubschützen veranlaßt. „Er könnte daher zwar derley alleinig auff den Müssiggang und Straffbahres Luder-Leben sich legende umschweiffere gleich für vogelfrei erklären. Vorläufig wolle er aber die k. Appellation zu Prag anweisen, mit aller Schärfe, nach Umständen mit Leib- und Lebensstrafen gegen derlei Wilddiebe zu verfahren. Die Besitzer von Wirths- und Gasthäusern, die Ortsgerichte und Herrschaften, unter nachbarlicher Hülfeleistung, wurden zur Mitwirkung gegen Wilddiebe und Raubschützen verpflichtet. Die Nothwehr des Jagdpersonals erhielt eine gewisse Begränzung, „da es vor einiger Zeit die Erfahrenheit gegeben, daß unter dem Vorwandt der Nothwehr viel unschuldige auch zuweilen unbewaffnete und aus Unwissenheit der weege und Straffen in das Gehege Irrweiß eingetrettene Leuthe von denen Forscht-Bedienten um das Leben gebracht worden." War Jemand in der Nothwehr von einem Jägerei-Bedienten um das Leben gebracht worden, so konnte sich dieser nach Umständen durch Ablegung eines Erledigungs- oder Reinigungseides vor einem ordentlich ausgesetzten Gerichte vor weiterer Untersuchung und Verantwortung befreien. Um das neue Gesetz auf eine möglichst ausgedehnte Weise zur allgemeinen Kenntniß zu bringen, sollte es nicht nur in den k. Städten, in allen Kreisen auf den Stadt-Rathhäusern und den Amtskanzleien publizirt, an öffentlichen Orten, auch an den Gemeinde- und herrschaftlichen Häusern affigirt, sondern auch in den dorfschaftlichen Gemeinde-Zusammenkünften durch den Richter und Geschwornen oder jemand andern des Lesens kundigen wenigstens alle 1/4 Jahre vorgelesen und dessen genaue Befolgung zur Straf-Entgehung scharf eingebunden werden; auch wurde den jagdberechtigten Obrigkeiten gestattet, die Bestrafung der Wilddiebe auf gemahlten Tafeln, wie dies zur Ausrottung der Zigeuner geschehen, in oder nächst den Gehegen anheften zu lassen.

wahl und Behandlung. (Wir behalten uns vor, eine gesch. statist. Skizze über den mähr. Weinbau, die noch ganz fehlt, später zu liefern.)

Der Obst- und Gartenbau*) hat in den vielen Klöstern und in dem

*) Als der Adel noch mehr auf dem Lande weilte und die vielen kleineren Güter noch nicht zu größeren Complexen zusammengezogen waren, gehörte die Gartenkunst zu den Hauptvergnügungen des Adels. Im 17. und 18. Jahrhunderte befanden sich fast bei jedem Schlosse Obst-, Lust- und Zier-, auch Hopfen-, hin und wieder auch Gewürz- und Safrangärten (S. Wolny's Topographie). Dazu führte der reiche Adel Prachtgebäude und ausgezeichnete Schlösser, wahre Zierden des Landes, auf. Neben Eisgrub, Kremsier, Ullersdorf, Selowitz, Austerlitz, Nikolsburg, Jarmeritz, Holleschau, Wessely, Roßwald, Jamnitz, Napagedl, Frain, Josslowitz, Bisenz, Rossitz, Teltsch, Bistritz unterm Hostein, Jaispitz u. a. erhoben sich noch viele schöne und ansehnliche Schlösser in einladender Umgebung (patriot. Tagebl. 1804 S. 74 — 78, Moravia 1815 Nr. 25, 27, 29, Ulmann, Alt- und Neu-Mähren, 2. B. 1763, M. S. Hawlik S. 63 — 74). Sie sind guten Theiles verlassen und verfallen und was die neueste Zeit geboten (Eisgrub, Namiest, Kremsier, Datschitz, Ratschitz, Boskowitz, u. a.) wiegt den Verlust nicht auf. Es möchte für eine ausgebreitete Gartenkunst in Mähren und Schlesien eben nicht zeigen, daß sie im J. 1822 nicht mehr als 176 gelernte Gärtner, 63 Treib-, 124 Glas-, 13 Orangerie-, 5 Feigen-, 13 Ananas-, 5 Cap-, 3 Blumen-, 2 Gewächs- und kalte, zus. 233 Gartenhäuser (brünner Kreis 38, olmützer 25, prerauer 18, hradischer 36, znaimer 61, iglauer 18, troppauer 23, teschner 14) hatten (Mitthl. 1824 S. 332).

Zur Zeit der josephinischen Katastral-Vermessung nahm das Gartenland in Mähren eine Fläche von 48,959 Jochen ein, wovon 5,293 im Besitze der Obrigkeiten, 43,666 in jenem der Unterthanen waren (nach dem neuen Kataster hat Mähren 41,267 Joche Gärten, dann sind 10,267 J. Aecker, 778 J. Wiesen und 596 J. Hutweiden mit Obstbäumen besetzt). Die letzteren verwendeten das Gartenland meistens zum Obst- und Gartenbaue gemeinschaftlich. Die Küchengewächse wurden häufig auf offenem Felde und in Weingärten gezogen. Die Gegend um Olmütz versah fast das ganze nördliche Gebirg mit Gemüse. Bei den größeren Orten fand der edlere Gartenbau viele Freunde, welche denselben mit vielem Erfolge immer mehr vervollkommten. Es gab im Lande bereits mehrere wohl bestellte Baumschulen, von welchen besonders jene zu Selowitz und Proßnitz einen starken Verkehr mit vortrefflichen Fruchtbäumen trieben. Die größeren Herrschaften hatten aus ihrem Gartenlande nicht nur die nützlichsten und niedlichsten Fruchtgärten, sondern oft auch prächtige Ziergärten, geschmackvolle Parke, Boisserien u. dgl. geschaffen. Kremsier, Austerlitz, Holeschau, Selowitz, Rozinka, Wessely u. a. ragten hervor (Passy's Statistik von Mähren, 1797, M. S.). Es ist bekannt, daß auf den lichtenstein'schen Garten in Eisgrub Millionen Gulden verwendet wurden.

In Kremsier legte eine Gesellschaft unter der Leitung des erzbischöflichen Gärtners Ehrmann einige beträchtliche Baumschulen an, in welchen sich 1796 75,000 hochstämmige Obstbäume, meistens Aepfeln, auch Birnen, von den auserlesensten Gattungen befanden und bis 6000 käuflich waren (brünner Zeitung 1796 Beil. S. 975).

Die Obstkultur in Mähren vor einem halben Jahrhunderte schilderte Schwoy in der (S. 33) schon angegebenen, Demian aber (Darstellung d. österr. Mon. 1804, 1. B. S. 64) in folgender Weise:

Was die Obstkultur in Mähren betrifft, so ist sie zwar in obrigkeitlichen und vielen Privatgärten im vollen Flor; aber um so mehr wird sie noch von den Bauersleuten

Adel seine sorgsamsten Pfleger eingebüßt, seitdem die ersten aufgehoben wurden, der andere aber die Genüsse der großen Welt den Freuden des Landlebens vor-

---

vernachlässiget. Besonders liegt sie in den meisten nördlichen Gegenden Mährens fast noch ganz darnieder; den Porstorferapfel, einige Kirscharten, die gemeine Zwetschke und eine andere sehr elende Art von Zwetschken ausgenommen, kennt hier der Landmann nur noch wenige Sorten. In den südlichen Gegenden wird zwar die Obstkultur schon mehr betrieben, und man findet, besonders im hradischer Kreise ganze Wäldchen von Obstbäumen. Aber freilich gewähren diese Bäume keinen sehr angenehmen Anblick. Sie sind größtentheils verkrüppelt, und ganz mit Schmarozerpflanzen bewachsen; der Landmann überläßt fast alles der lieben Natur, und bekümmert sich wenig um die Erhaltung seiner Obstbäume; selten nimmt er sich die Mühe, die dürren oder räuberischen Aeste abzuhauen, oder im Frühjahre die Raupen abzuklauben, höchstens lockert er zuweilen den Boden um die Bäume auf, aber düngt ihn fast nie. Die Schößlinge aus den Wurzeln läßt er ruhig stehen, bis die alten Stämme aussterben. Und doch gedeiht das Obst in manchen Jahren bei dieser schlechten Kultur vortrefflich; und man kann behaupten, daß an Kirschen, Zwetschken und Aepfeln in diesen Gegenden ein Ueberfluß herrschet. Da, wo Weinbau ist, legt sich der Landmann schon mehr auf die Obstkultur, und man wird in solchen Gegenden wenige Bauern finden, die nicht pfropfen und röhreln können. In den Weinbergen und in den Hausgärten, ja sogar vor den Häusern in Dörfern findet man veredeltes Obst. Doch auch hier beschränkt sich der Landmann nur auf wenige Sorten, und die besten sind ihm noch unbekannt. Am häufigsten wird die gemeine Pflaume, die gemeine Zwetschke, und die sogenannte brünner Zwetschke gepflanzet, so zwar, daß man in guten Jahren außer Stand ist, alle roh zu verkaufen. Man trocknet hievon einen Theil, die meisten werden aber zu einem Zwetschkenmuß (Powidel in der gemeinen Sprache genannt) eingesotten. Dieses Muß läßt sich über 10 Jahre aufbewahren, und dienet dem Landmann wie dem Vornehmen zur Füllung bei verschiedenen Mehlspeisen; auch wird damit ein starker Handel nach Oesterreich und Schlesien getrieben. Man wird in Mähren selten ein Dorf finden, in welchem dieses geliebte Zwetschkenmuß nicht gekocht würde. Die brünner Zwetschke ist getrocknet zu Kompot wegen ihres aromatischen besondern Geschmacks, den keine andere Zwetschke besitzet, sehr beliebt. Sie wird am häufigsten im hradischer Kreise gezogen.

Hingegen wird die Obstkultur von den Eigenthümern der Landgüter, und den Bürgern der königl. und Munizipalstädte immer mehr befördert, und man findet wenige Gärten, in welchen nicht sehr gute Obstsorten anzutreffen wären. Daher sind auch in Mähren beträchtliche Baumschulen, vorzüglich in Brünn, Seelowitz, Dukowann, Jaunitz, Wellehrad, Hostialkow, Kremsier, Zdauneck, Teltsch, Steinitz, Bochdalitz, Czech, Kromau, Wessely, Kaschau (?) und Wischau. Die vorzüglichste Baumschule befindet sich jedoch in Eisgrub, welche wegen ihrer Größe, der mannigfaltigen Setzlinge, und der Menge derselben um so merkwürdiger ist; da sie alle Jahre für mehr als fünfhundert Gulden junge Bäumchen an Fremde verkaufet. Es gibt zwar noch mehrere Baumschulen in Mähren, die aber nur zum eigenen Bedürfniß hinreichen, und aus welchen wenig veräußert wird. Hier sind nur diejenigen benennt worden, welche alle Jahre eine beträchtliche Menge Bäume verkaufen. Doch sind diese Schulen noch bei weitem nicht hinreichend, alle Liebhaber zu befriedigen; denn selbst nach Galizien werden aus Mähren alle Jahre starke Bestellungen von Obstbäumen gemacht.

Kaiser Franz II. hat viel beigetragen, daß die Obstkultur in den Baumschulen Mährens verbessert, und mit neuen vortrefflichen Sorten vermehrt worden ist; denn er machte allen kaiserl. Gärtnern den Auftrag, jedermann, der sich meldet, Pfropf- und Oku-

zieht, seine Güter mehr und mehr in die Hände von Geldspekulanten übergehen, die Prachtschlösser und Prachtgärten veröden läßt. Der pomologische Verein

---

lirreiser unentgeltlich zu verabfolgen. Noch vor zehn Jahren waren die verschiedenen Pflaumarten in Mähren eine Seltenheit, dermalen werden schon 45 Sorten in den Baumschulen gepflanzet.

Im znaimer Kreise wird die Obstkultur vorzüglich durch den Schulunterricht befördert, indem jeder Knabe bei dem Austritte aus der Schule nach vorhergegangener Anleitung des Lehrers im Pflanzen und Okuliren der Bäume einen Obstbaum pflanzen und okuliren muß, wozu die Gemeinden, nachdem sie von dem Nutzen der Obstkultur belehrt wurden, den Platz anweisen ließen. Auf diese Art sind im znaimer Kreise im Jahre 1796 3723, — 1797 5737, — 1798 3301, — 1799 3029, — 1800 3678 Obstbäume, also in den letzten fünf Jahren 19.488 Obstbäume gepflanzet worden; während in eben diesem Kreise von 1792 bis 1800 bei 30.174 Bäume, meistens Aepfel, Birnen, Zwetschken und Kirschen, okulirt wurden.

Endlich verdienen auch hier die großen Obstbaumpflanzungen bemerkt zu werden, welche auf der Herrschaft Buchlau zu finden sind. Nur allein im Jahre 1801 wurden hier 8467 Stücke Obstbäume angepflanzt, nämlich: 1121 Aepfelbäume, 1419 Birnbäume, 5927 Zwetschkenbäume. Außer diesen sind hier sechs Baumschulen, und eine große Saamenschule angelegt worden. In den Baumschulen wird den Knaben die Obst- und Baumkultur gelehrt, die Mädchen aber im Gemüsebau unterrichtet, wodurch sie also dasjenige lernen, was sie einst als Wirthinnen brauchen können. (S. auch patriot. Tagebl. 1801 u. 1802.)

Was Demian hinsichtlich Schlesiens bemerkte, wurde bereits S. 26 angeführt.

Wenn man auf 20 Jahre zurücksieht (sagt das patriot. Tagebl. 1801 S. 126), so wird man finden, daß das Obst in Mähren bis jetzt an gewissen Gattungen vermehrt, an andern vermindert worden ist. Vermehrt wurde es in den besten Sorten von Birnen, Aepfeln, Pfirsichen, Amarellen und anderem guten Obste (durch die neuen Gärten und den guten Absatz), vermindert durch die seit 12 Jahren herrschenden starken Winter, in welchen fast alle Nuß-, Mandel-, Kirschen-, Pfirsichen- und Maulbeerbäume im Freien, die 100 und mehr Jahre alt waren, zu Grunde gegangen sind, durch das Aushauen der wilden Obstbäume auf Wiesen, Hutweiden, Aeckern und offenen Wegen, deren Früchte vielen armen Leuten den ganzen Winter Nahrung, in vielen Gegenden Most und Essig gaben.

Die vielen Kriege sind der Obstkultur gewiß nicht förderlich gewesen. Dennoch fand sie hie und da eine sorgsame Pflege, gedeihliche Ausbreitung und Verbesserung. In den meisten mährischen Herrschaftsgärten, hieß es (Hesperus 1811 S. 266), sind Baumschulen angelegt und an edlen Pfropfreisern kann es nicht fehlen, da im Lande bereits mehrere veredelte Obstgärten sind, welche, ohne sich zu schaden, jährlich eine große Menge Reiser an Fremde abgeben können, und da Kaiser Franz (patriot. Tagebl. 1801 S. 211) allen kais. Gärtnern den Befehl gegeben hat, Propf- und Oculirreiser unentgeldlich abzufolgen. Wenn nur einmal alle Herrschaftsgärten veredelt sind, dann werden die Gärten an den Pfarrhäusern an die Reihe kommen und, sind diese veredelt, dann werden auch die Bauern langsam nachfolgen. Der unvergeßliche Graf Magnis errichtete in Buchlowitz, die Gräfin Truchseß an ihrem Pädagogium in Kunewald Baumschulen für die Schuljugend. Die Gräfin von der Dilft hob den Obstbau auf dem Dominium Pullitz und dessen Früchte zu den edelsten des Landes. Noch mächtiger wirkte der Finanzminister Graf Wallis auf seinen Herrschaften Budischkowitz, Budwitz und Butsch auf die Emporbringung der veredelsten Obstzucht ein, indem er sich die edelsten Obstsorten aus allen Gegenden Europas zu verschaffen wußte,

zucht (seit 1816) möglichst nachzuhelfen, hat aber noch nicht vermocht, die einheimische Obst- und Gartenkultur im Allgemeinen auf den wünschenswerthen

---

Seine Obstbaumanlagen standen in einer Vollkommenheit, wie vielleicht nirgends in Mähren, da der Catalog 415 Aepfel-, 380 Birnen-, 116 Pflaumen-, 233 Kirschen- und Weichselsorten umfaßte, darunter alle jene, welche im Kataloge der berühmten Karthause zu Paris beschrieben worden. Der Schloßgarten in Budischkowitz war nicht nur eine ergiebige Pflanzschule für alle diese Anlagen, sondern auch eine Probeschule für die Acclimatisirung fremder Bäume, Sträuche und Pflanzen. Meilenweite Obstpflanzungen an den Straßen verschönerten, wie sonst wohl nirgends von dieser Ausdehnung in Mähren, die Straßen. Auch die gräflich kolowrat'sche Nachbar-Herrschaft Budkau blieb nicht zurück und der Finanzminister Graf Stadion erhob mächtig den in Verfall gerathenen Garten- und Obstbau auf der nahen Herrschaft Jamnitz, deren Garten unter dem Grafen Daun einer der berühmtesten des Landes gewesen war. In Mißlibořitz prangte unter dem Grafen Taaffe ein ausgezeichneter botanischer Garten. Baron Dalberg bepflanzte nicht nur die Straßen mit Obstbäumen, sondern führte auch, mittelst des Forstmeisters Hlawa, unentgeldliche Auspflanzungen der unterthänigen Gärten seiner Herrschaft Datschitz mit veredelten Obstbäumen ein. Der Gouverneur Graf Mittrowsky hatte in Morawetz wohlgeordnete, mit den vortrefflichsten Obstsorten ausgestattete Obstgärten. Fast nirgends in Mähren wurde aber die Obstbaumzucht von der Obrigkeit und den Unterthanen mit lebendigerem Eifer betrieben, als auf den fürstlich dietrichstein'schen Herrschaften, was man den Bemühungen und Einleitungen des Generalbevollmächtigten Baron Leykam verdankte. Die obrigkeitlichen Gründe und Baumschulen auf den Herrschaften Leipnik und Weißkirchen allein, wo Inspektor Hitschmann großartig wirkte, zählten (1821) gegen 70.000 größtentheils veredelte, die Unterthanen 107.000 tragbare Bäume. Wie Dechant Meixner in Trübau, wirkte Dechant Kaffa in Keltsch (der 9 Gartenschulen anlegte) mit weit hervorleuchtendem und erfolgreichem Beispiele (Hesperus 1811 S. 72, 146, 266, Mittheilungen der mähr. schles. Ackerbaugesellschaft seit 1821).

Im J. 1816 entstand der pomologische Verein, als Zweig der m. s. Ackerbaugesellschaft, welchen, unter der Aegide des eifrigen Gouverneurs Grafen Mittrowsky, bis 1821 der verdienstvolle Ignaz Ritter von Friedrichsthal, von da bis 1827 der sehr thätige und durch tiefe pomologische Kenntnisse ausgezeichnete m. s. Staatsgüteradministrator von Harkenfeld leiteten. Der Verein wirkte für die Verbreitung und Veredlung des Obst- und Weinbaues in Mähren und Schlesien.

Zwar hatte schon die Regierung einen Unterricht über die Obstbaumzucht für die Landleute von Heintl vertheilt (1810). Um die in ihren Fortschritten zurückgebliebene Obstbaumzucht in Mähren und Schlesien zu befördern, wollte aber auch die Ackerbaugesellschaft einen Unterricht für den Landmann verfassen (Gubdt. 10. Juni 1814 Z. 11.256), zu welchem Ende sie von den Obrigkeiten umfassende Nachweisungen über diesen Culturzweig abforderte (Gubdt. 9. Jänner 1816 Z. 283). Aus den eingegangenen Nachweisungen über den Zustand der Obstbaumzucht in M. u. Schl. lieferte Prof. Zemann eine Zusammenstellung von mehreren Kreisen und er sollte einen populären pomologischen Unterricht bearbeiten (Mitthl. 1821 S. 126, später kam auch ein Katechismus der Obstbaumzucht heraus). Der neue Verein wirkte nicht nur anregend und belehrend, sondern ließ sich auch die Obstberichtigungen angelegen sein, um hiedurch die Obstsorten des Landes kennen zu lernen und die Verwirrung in der Nomenclatur zu beseitigen, veranstaltete eine in Wachs bossirte Früchtensammlung für das Museum und vertheilte zur Verbreitung und Vermehrung edlerer Obst-

Grad der Ausbreitung und Veredlung zu heben, so ausgezeichnet einzelne Gegenden und Leistungen sind.

---

sorten seit 1819 Edelreiser unentgeltlich in M. und Schl., deren Zahl bis 50.304 (1823) Stücke stieg, später aber auf 8—10.000 (jetzt bei 5.000) herabging, als edle Propfreiser aus den herangewachsenen Obstanlagen erlangt werden konnten. Der Verein gewann zu diesem Zwecke nicht nur Mutterbaumschulen im Museums- und Augarten, dann eine Rebschule auf dem Franzensberge, sondern suchte sich auch Edelreiser aus berühmten Gärten des In- und Auslandes (meistens Wien und Schönbrunn) zu verschaffen und unter der Vorsorge des Grafen Mittrowsky und der Aufsicht des Präses Harkenfeld war der Garten des brünner Damenstiftes (seit einigen Jahren zu Baustellen verwendet) die Pflanzschule, Fundgrube und unversiegbare Quelle für die weitere Verbreitung des edelsten Obstes. So konnte Harkenfeld († 1827) rühmen, der Obstbau habe sich im Lande seit 1816 nur dadurch gehoben, daß unzählige Baumschulen angelegt und mit den besten und edelsten Sorten versehen worden seien, wozu der pomologische Verein durch unentgeltliche Vertheilung der Edelreiser sehr vieles beigetragen habe. Daher sei aber auch der mähr. Obstbau schon so weit emporgestiegen, daß nun statt vieler schlechter Obstsorten viele bessere und edlere verkauft werden (landwirthsch Kalender für 1827 S. 27). Die Verwendung der Bewohner Mährens und Schlesiens auf die Obstbaumzucht nnd ihre Vervollkommnung äußere sich immer mehr. Selbst in den rauhesten Gebirgsgegenden sei man bemüht, die Hindernisse zu besiegen und diesem wahrhaft nützlichen Kulturzweige Eingang zu verschaffen. Immer mehr steigen Baumanlagen, Obstgärten und Alleen da hervor, wo bisher wenig oder nichts von Obstbaumzucht vorhanden war, und es mehren sich fortan Baumschulen bei Gemeinden, Schulen und Landbauern (Mitthl. 1827 S. 209. S. die Jahresberichte und Verhandlungen d. pomolog. Vereins in den Mittheilungen d. Ackerbauges. seit 1821). Dieser günstigere Stand zeigte sich jedoch lange nicht durchgängig. Zwar hatte in Mähren vorzugsweise der brünner und hradischer Kreis einen ausgedehnten Obstbau; herrlich nahm sich die Berglehne bei Eibenschitz mit ihren Tausenden von Obstbäumen aus; ganze Karavanen von Obsthändlern verführten das Obst um Znaim nach Wien, Böhmen, dem nördlichen znaimer und beinahe dem ganzen iglauer Kreise; in Kremsier, mit einem Gartenlande von mehr als 1000 Metzen, war mancher Bürger bloß auf den Ertrag seiner oft 18—22 Metzen großen Gärten angewiesen. Im Kuhländchen bei Neutitschein wurde die Obstbaumzucht auf eine sehr hohe Stufe gebracht u. s. w. Dennoch blieb in vielen Theilen Mährens, insbesondere aber in Schlesien die Obstkultur auf einer niederen, im teschner Kreise bei dem Landmanne auf einer äußerst niedrigen Stufe. Doch bestrebten sich die Bewohner des schles. Gesenkes eifrig, ihrer Obstbaumzucht die möglichste Ausdehnung und Vervollkommnung zu geben. Sie verbreitete sich selbst in hoch gelegene kalte Gebirgsgegenden, auf die Herrschaft Olbersdorf und Zuckmantel; auch bestanden sehr ansehnliche Obstgärten im teschner Kreise zu Ustron, Bielitz, auf den erzherzoglichen Kammergütern (Mitthl. 1824 S. 348, 1825 S. 124), und Johann Klebek in Bielitz, der Kunstgärtner Franzke in Bobrek und der Pastor Kotschy in Ustron wirkten in einer für Gartenkultur undankbaren Gegend für die Veredlung und Verbreitung des Obstbaues thätigst (eb. 1832 S. 93).

Zur Zeit, als Prälat Napp die Leitung des pomolog. Vereins übernahm (1827), begannen eben äußerst ungünstige Einflüsse auf den Obstbau, wie 1827 und 1828 der allgemeine Raupenfraß, nachher die Wirkungen des harten Winters von 1829—30. Die Abraupung der Obstbäume im Frühjahre und Herbste durch die Gemeindeglieder war zwar als allgemeine Verbindlichkeit zwangsweise angeordnet worden (Gubcirc. 21. März 1785,

Die Wald-Area hat nur die bessere Vermessung im stabilen Kataster weit größer gemacht; in der Wirklichkeit hat sie ohne Zweifel bedeutend abgenommen. Das ist aber nicht zu verkennen, daß die Waldkultur, obwohl sie seit 1848 noch mehr zurückgegangen ist, als zur Zeit, wo die Obrigkeiten noch einige Aufsicht pflegten, doch bei dem überwiegend größeren Besitzstande des großen Grundbesitzes gewonnen hat.

Wenn auch der Futterbau, insbesondere durch den Anbau von Futterkräutern, Rüben u. a., gegen die frühere Zeit beträchtlich an Ausdehnung zugenommen hat[1]), so steht derselbe doch noch zu sehr zurück, als daß er der Vieh-

---

Hfdt. 17. März 1787. republ. 1810), jedoch kaum zur Ausführung gelangt und die Anordnung wurde später ganz zurückgenommen (Hfdt. 29. Febr. 1828), da der Unterthan bereits hinreichend aufgeklärt sei, was ihm fromme, und die Obstkultur seit 1787 keine Rück-, sondern vielmehr bedeutende Fortschritte gemacht habe. Es sollten die Landwirthschaften, Kreisämter und Obrigkeiten durch Belehrung und Beispiel die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit dieser Schutzmaßregel verbreiten (a. h. Entschl. 13. Mai 1833).

Als ein zweckdienliches Mittel hiezu wurde das eigene freiwillige Uebereinkommen der Gemeinden, sich einer für alle und alle für einen zum Abraupen unter Selbstauflegung einer Buße zu verpflichten, wiederholt, jedoch erfolglos, empfohlen (Gubdte. 24. Aug. 1833 und 12. Juni 1837).

Als die mißlichen Jahre überstanden waren, welche den Obstbäumen durch Raupenfraß und Witterungsunbilden so viel Uebel zufügten und so viel Unheil brachten, erließ der pomolog. Verein 1842 eine dringende Aufforderung an die Besitzer größerer Herrschaften und Landgüter, ihre Beamten und Diener, an die Seelsorger, Schullehrer und Gemeinden zur Vermehrung der Obstbäume durch Anlegung von Baumschulen, als des größten Bedürfnisses, um nach dem Beispiele anderer Länder und selbst hiesiger Landesgegenden nicht nur die Hausgärten und Dorfauen, sondern auch die Feldränder, Feldwege, Straßen, Hutweiden, ja selbst Grundstücke, welche bisher keinen Nutzen gaben, mit Obstbäumen zu bepflanzen (brünner Zeitung 1842 Nr. 242). Ueber das weitere Wirken des Vereines S. S. 35

Ungeachtet aller Bemühungen des Vereins, wie nicht weniger Privaten ist jedoch das Obst, selbst in den südlichen Gegenden nur von mittelmäßiger Güte, weil man sich; mit seltenen Ausnahmen, außer den Gartenanlagen von großen Gutsbesitzern und Geistlichen, um die feineren Sorten und die Obstzucht überhaupt wenig bekümmert.

[1]) Der Futterbau in Mähren und Schlesien gehört der neueren Zeit an. Das Rindvieh wurde im Winter mit Heu, Grummet, Stroh von Hafer, Gerste, Erbsen, mit Wicken und Mischling und Krautpletschen, außer dieser Zeit meistens auf den Hut- oder Stoppelweiden gefüttert. Da man aber die Erfahrung gemacht haben wollte, daß der Mehlthau, die mit dem kurzen Grase genossenen Insekten und der Staub die Viehseuche verursachten, welche durch viele Jahre so schädlich sich zeigten, verfielen einige, jedoch noch sehr wenige darauf, das Vieh gar nicht mehr auf die Hutweiden zu treiben, sondern dieselben aufzureißen und darauf den Futterbau einzuführen, welcher meistens in ordinärem Klee, Lucern, Esparsette, englischem Reihgrase, auch in burgunder Rüben, Röthe und Krapp (von welchen die Blätter abgebrannt dem Viehe gegeben wurden) bestand.

Als man wahrnahm, daß hiedurch den Viehseuchen gesteuert werde, verordnete die Regierung (Patent v. 5. Nov. 1768) die Aufhebung der Hutweiden in ganz Mähren (auch

zucht den dringend nöthigen Aufschwung hätte geben können, um dem Boden die erforderlichen Dungkräfte und der Bevölkerung den Fleischbedarf, die Zug-

---

in Schlesien), welche in 3 Jahren vertheilt und in Wiesen verwandelt oder zum Anbaue von Klee und Gras verwandelt werden sollten. Ausgenommen wurden hievon der zur Weide des Schafviehes erforderliche Theil, da man diese nicht schädlich fand (Entwurf zur Kenntniß Mährens, um 1770, M. S.).

Um die entstandenen Schwierigkeiten zu heben, nahm die Regierung (Patent vom 24. März 1770) von der Vertheilung und Cultivirung auch die Viehtriebe, Alpen oder Anhöhen, Pferde- und Borstenvieh-Weiden, die zur Theilung nicht geeigneten kleinen, mageren, sandigen oder steinigen Weiden aus, ließ die freie Benützung der vertheilten Hutweiden zum Acker-, Wies-, Kleefelder- oder anderem Anbaue zu und befreite die kultivirten Weiden, wie die auf Brachfeldern gebauten Futterkräuter durch 30 Jahre vom Zehende. Auch vertheilte die Regierung einen Unterricht zum Anbaue des Klees (1770) und sicherte die unentgeldliche Erfolgung des Kleesaamens zum Anbaue der Gemeindehutweiden zu (1771).

Die Vertheilung und Cultivirung der Hutweiden nahm jedoch, ungeachtet der strengen Anordnungen der Regierung, keineswegs den Fortgang welchen man sich versprochen hatte auch trat mehr die Umwandlung in Ackerland ein. Wenn Orcony (über die einheimische Rindviehzucht, Brünn 1833) die Rindviehzucht in Mähren und Schlesien die ausschließliche Quelle des landwirthschaftlichen Erwerbes bis zum J. 1768, dagegen den Ackerbau unzureichend für die Ernährung der zunehmenden Bevölkerung sein läßt und von 1768 als Folge der Hutweiden-Cultivirung, eine neue Epoche mit der Verminderung der Viehzucht und unverhältnißmäßigen Vermehrung des Ackerbaues datirt, so steht diese Ansicht im grellsten Widerspruche mit den Thatsachen. Auf Grund der 1804 und 1808 eingeleiteten umfassenden Erhebungen in beiden Ländern stellte sich vielmehr heraus, „daß die seit mehr als 30 Jahren eingeleitete Hutweiden-Zerstückung keineswegs hinlänglich bedeutende Resultate geliefert habe, von einem das Ganze umfassenden Fortschritte keine Spur zu finden sei, die Zerstückung daher auf einzelne Lokalitäten beschränkt geblieben, im Zerstückungsgeschäfte beinahe noch alles zu thun übrig sei, die vorhandenen Gemeindehutungen vielleicht geringe berechnet $^1/_6$ des ackerbaren Terrains dieser Provinzen einnehmen (die Landesbuchhaltung gab die Hutweiden 1813 mit 231.241 Jochen an) und der Landesproduktion fast gänzlich entzogen seien" (Hfzdt. 10. Dez. 1807, Z. 24.710, Gubdt. 10. Juni 1808, Z. 25.330).

Im josephinischen Kataster ergab sich die Größe des Landes, worauf man in Mähren Gras zu gewinnen pflegte (mit Ausnahme der Waldungen), mit 683.181 Jochen. Das eigentliche Grasland nahm jedoch nur eine Fläche von 247.176 Jochen Wiesen und 350.898 Jochen Hutweiden, zusammen von 598.074 ein, was ein so ungünstiges Verhältniß des Wies- zum Ackerlande wie 10 : 31 zeigte. Den Naturalertrag des gesammten Graslandes in Mähren berechnete man auf 610.500 Ct. von den Wiesen, 17.419 von den Hutweiden, 179.155 von den Gärten und 123.960 von den Teichen, zus. auf 931.036 Ct. und den jährlichen reinen Geldertrag im Durchschnitte (der Marktpreis des Heues in Olmütz war 16 Groschen) auf 1.029.812 fl. von den Wiesen, 820.345 von den Hutweiden, 275.995 von den Gärten und 175.506 von den Teichen, zus. auf 2.311.658 fl. Der fürstliche Wiesbau war in Mähren noch wenig bekannt (Passy's Statistik von Mähren, 1797, M. S.).

Bedeutendere Fortschritte hatte der Futterbau in Schlesien, wo nach Demian (S. 172) der Kleebau im Großen betrieben wurde und öfter ganze Aecker von 30—50 Jochen und mehr mit Klee bebaut waren, und einige Fortschritte zu Anfang dieses Jahrhundertes auch in Mähren gemacht. Was die Cultur der Futterkräuter betrifft,

und Tragkraft zu sichern, uns vom Auslande und andern Kronländern unabhängig zu machen und den immer wiederkehrenden verderblichen Viehseuchen thunlichst vorzubeugen[2]).

---

sagt (1804) Demian (S. 61 und 72), so ist in Mähren das Verhältniß derselben zum Ackerlande noch zu geringe, und nicht gehörig bestimmt; woraus denn folgt, daß diese Provinz für ihren ausgebreiteten Feldbau zu wenig Nutzvieh, folglich Mangel am erforderchen Dünger hat. Der Klee war vor zwanzig Jahren noch eine kaum bemerkbare Pflanze in Mähren, selbst jetzt scheint sie in Rücksicht auf das Ganze nicht sehr bedeutend zu sein, ob gleich das Land schon viele Gutsbesitzer aufzuweisen hat, die den Kleebau mit allem Eifer betreiben. Man sieht bereits Kleefelder auf allen lichtensteinischen Herrschaften in Mähren; dann bei Hoschtiz (wo besonders aus sorgfältigem Versetzen der schönsten Kleestauden ein sehr guter Saamen gezogen wird), bei Zdißlawitz, Zdaunek, Přestawlk, Prerau, Straßnitz, Wessely, Milotitz, Scharditz, Bochdalitz, Tobitschau, Napagedl, Obrowitz, Kostelez, u. s. w. Im znaymer Kreise ist der Kleebau fast bei allen herrschaftlichen Wirthschaften eingeführt worden, besonders auf den Dominien Namiest. Dalleschitz, Bochtiz, Brenditz, Budischkowitz, Budkau, Budwitz, Butsch, Gdossau, Hrottowitz, Jaispitz, Jamnitz, Jarmeritz, Kromau, Lessonitz, Mißliborschitz, Platsch, Pullitz, Röschitz, Sadeck, Selletitz, Serowitz, Skalitz, Taykowitz, Tulleschitz, Ungarschitz und Wischenau. Am stärksten hat jedoch den Kleebau in Mähren der Freiherr von Kaschnitz betrieben, und man kann sagen, daß, so wie Schubart überhaupt die Deutschen, dieser würdige Patriot und Oekonom insbesondere die Mährer zum Kleebau elektrisirt habe. Auch folgt diesem Beispiele schon hie und da der Bauer; denn man findet besonders bei den um Brünn liegenden Dörfern, auch im hradischer und znaymer Kreise bereits viele, mit Luzern bebaute Felder. Doch kann der Kleebau bei den Bauern in so lange nicht allgemein und mit größerer Thätigkeit betrieben werden, als noch die unselige Hut und Trift dauern wird, und die Gemeindeweiden nicht abgeschafft werden, welche man besser zu Kleefeldern benutzen könnte.

Die Viehzucht wird in Mähren, nach verschiedener Beschaffenheit der Gegenden, mehr oder weniger kultivirt. In den südlichen bessern Gegenden, wo das meiste Land entweder zum Acker- oder zum Weinbau verwendet wird, sind weniger Weiden, folglich ist daselbst die Viehzucht, da der Bau der Futterkräuter noch größtentheils vernachläßiget wird, auch von keiner Bedeutung. Dagegen ist dieselbe zwar im Gebirge fast der wichtigste Nahrungszweig der Einwohner; aber dem ungeachtet ist sie im Ganzen genommen, besonders in Hinsicht der Rindviehzucht, im Verhältnisse zum Ackerbaue noch zu geringe. Man weiß, daß die Vermehrung der Wiesen und Kleefelder, dem Verhältnisse mit den Aeckern gemäß, die Mutter des Feldbaues ist. Jetzt aber wird gerade das Widerspiel getrieben; jede trockne Wiese, statt daß man sie zur Gräserei fruchtbar machen sollte, wird in Ackerland verwandelt. Die Raine und Ränder, wo öfters gute Weide wächst, werden zu Getreidefeld umgerissen -- und überhaupt ist gegenwärtig nur alles gierig nach Getreidefeld. Die Wiesen und Gräsereien hingegen werden ganz hintan, oder wenigstens außer Verhältniß gesetzt; wodurch nicht nur Mangel an Vieh selbst entsteht, und an allen Produkten, welche dasselbe liefert, sondern die Felder werden auch wegen zu wenigem Dünger schwach, und liefern wenig Frucht, gerade weil deren im Verhältnisse gegen die Wiesen zu viel angebauet werden. Wenn aber der Rindviehstand durch Anlegung künstlicher Wiesen und Futterfelder verstärkt würde, was wäre nicht, außer dem erhöhten Ertrage des Pfluglandes, auch noch für ein Zuwachs an Fleisch, Schmalz und Butter, an Milch und Käse, und dann an Unschlitt und Lederwerk zu erwarten.

Die Viehzucht.

Unzweifelhaft hat sich das Rindvieh nicht nur der großen Grundbesitzer durch die Kreuzung mit schweizer, tiroler, steirischem u. a. Vieh, sondern auch

---

Die Stallfütterung ist bisher nach besondern Lokalumständen bloß auf einigen herrschaftlichen Maierhöfen eingeführet. An eine allgemeine Stallfütterung kann auch bis jetzt bei dem bestehenden Mangel an Futtergewächsen noch nicht gedacht werden, da der Kleebau nichts weniger noch als allgemein ist, und nur von einigen Herrschaften betrieben wird. Im znaimer Kreise ist die Stallfütterung bei folgenden herrschaftlichen Maierhöfen, deren man im Jahre 1801 bei 206 gezählt hat, eingeführt worden, nämlich auf den Herrschaften Brenditz, Budkau, Dalleschitz, Gdossau, Hrottowitz, Jamnitz, Jarmeritz, Kromau, Lessonitz, Mißliborschitz, Namiest, Platsch, Pullitz, Tulleschitz, Wischenau und Ungarschitz.

Wie wenig damal die Stallfütterung in Mähren noch verbreitet war, geht schon aus dem hervor, daß man hervorhob, sie sei bei dem Herrn von Geißlern in Hoschtitz, Baron Beckel in Zdislawitz, Grafen Lamberg in Zdaunek eingeführt, auf den lichtenstein'schen Besitzungen Eisgrub, Feldsberg, Lundenburg (also wohl auch (?) auf allen 14 lichtenstein'schen Herrschaften in Mähren, im J. 1803 mit 70 Maierhöfen und 5.064 Stück Rindvieh, und auf 9 Herrschaften mit 46 Schäfereien und 40.490 Schafen — Rohrer's Reisebemerk.) werde aber das Vieh noch auf die Weide getrieben (Hesperus 1809 S. 292, 1810 S. 302). Zu den Vorschlägen, um die Rindviehzucht in M. und Schl. zu heben (1813), gehörte auch jener der allgemeinen Einführung der Stallfütterung. Derselbe konnte aber um so minder Berücksichtigung finden, als Se. Majestät schon früher den Hauptgrundsatz genehmigt hatten, daß in der Landwirthschaft überhaupt kein Zwang statt finden, daß folglich dem Landwirthe durch Gesetze nicht vorgeschrieben werden könne, was für Früchte, wie und in welcher Ordnung er sie bauen, wann und wie er den Dünger ausführen, ausbreiten und einackern, wie er seine Wiesen benützen, wie viel und welche Gattungen Vieh er halten, auf welche Art er selbes nähren, wie lang er es erziehen, wann er es verkaufen, wie er seinen Stall einrichten soll u. s. w. Alles dieses sei dem Landmanne in der Art überlassen, wie er es zu seinem Vortheile am zuträglichsten findet. Es soll nur durch Anleitung und Beispiel auf ihn eingewirkt werden und zwar vorzugsweise durch die Ackerbaugesellschaften und Wirthschaftsämter. Dabei sollen aber die Unterthanen zu noch fleißigerem Anbaue der Futterkräuter und Wurzelgewächse aufgefordert, dort, wo es thunlich und zuträglich befunden werde, mit der Zerstückung und Vertheilung der noch vorhandenen Gemeindehutweiden, ohne einer weiteren Einwendung Gehör zu geben, zu Werke gegangen, die einzelnen Gemeindeglieder in der Benützung ihrer Weiden-Antheile und selbst der Brache kräftigst geschützt werden. Uebrigens fand man zwar die Bemerkung nicht ungegründet, daß die bestehenden Gemeindeweiden auf den Brachfeldern der Verbreitung des Kleebaues und anderer Futterkräuter wesentlich im Wege stehen; nachdem aber die wirksame Behebung dieses Hindernisses in den meisten Gegenden eine andere Fluren-Eintheilung und diese unumgänglich ein freiwilliges Uebereinkommen der Gemeindeglieder voraussetze, worin Se. Majestät keinem ihrer Unterthanen einen Zwang anthun wollen, so müsse die Ausführung dieser, für die Landwirthschaft so gedeihlichen Anstalt der Wirksamkeit der Ackerbau-Gesellschaft und Kreisämter überlassen bleiben, um durch Belehrung auf das Zustandekommen freiwilliger Uebereinkünfte der Gemeinden hinzuarbeiten (Hofzdt. 10. Dez. 1807). Die Folge war, daß die Zerstückung und Cultivirung der Hutweiden, obwohl die Landesstelle die Sache selbst in die Hand nahm und sich die Fortschritte nachweisen ließ, wenig

der Landschlag des kleinen Gutsbesitzers, durch die Beischaffung besserer Zuchtstiere, Prämien u. a., in der Veredlung gehoben[3]) und einzelne Landestheile,

---

weiter gedieh, der stabile Kataster noch 342.006 Joch Hutweiden in Mähren und 54.647 in Schlesien fand und die neue Fluren-Eintheilung ein frommer Wunsch blieb. In Folge der Zeit fand zwar die Stallfütterung, wie der Futterbau, mehr Verbreitung, jedoch viel weniger bei den kleineren Grundbesitzern. Daher erkannten die politischen Behörden fortan den Mangel an Wieswachs und Weiden (?), welche des Ertrages wegen lieber in Felder umgestaltet wurden, das noch immer herrschende Vorurtheil der Brache, Mangel an Futterkräutern, die für den Landmann unerschwingliche Vorauslage zur Erbauung von Stallungen und Anschaffung von Futterkräutern, die Erhöhung der Schafvieh- auf Kosten der andern Viehzucht als die Haupthindernisse der Emporbringung der Viehzucht in Mähren und Schlesien (Rücks. d. letzteren S. d. redl. Verkünd. 1813 S. 364, 1814 S. 489).

Es wurde geklagt, daß es in beiden Ländern noch immer sehr wenige Gegenden gebe, wo der Bauer der Viehzucht überhaupt die gehörige Aufmerksamkeit widme. Die Robot- und Militärvorspannleistung, die Unmöglichkeit, mit dem Auslande rücksichtlich der Rindviehzucht concurriren zu können, Mangel an Futter seien die Ursachen, daher auch der Landschlag klein, schwach und unansehnlich (Mitthl. 1830 S. 317, 1825 S. 133, 143, 1833 S. 271). Der Hornviehstand stehe zur Bevölkerung wie 1 zu 4, während er so groß als die Seelenanzahl sein sollte.

Die m. s. Ackerbaugesellschaft widmete eine vorzugsweise Aufmerksamkeit der Verbreitung richtiger Ansichten über Futterbau und Viehzucht, wie schon aus ihren Preisaufgaben vom J. 1829 an ersichtlich wird. Als nämlich Ludwig Graf Saintgenois 1827 1.200 fl. C. M. der Ackerbaugesellschaft schenkte, um aus den Interessen die beste Lösung praktischer ökon. Preisfragen zu honoriren, wurden von der Gesellschaft folgende Aufgaben gestellt, und nachstehende Schriften ausgezeichnet und gedruckt. 1829: Ueber den Futterbau. Abhandlungen von Spatzier und Lur, Brünn 1831. 1831: Vermehrung und Verbesserung der einheimischen Rindviehzucht. Abhandlung von Oreony und König, Brünn 1833, dann von Seibt im kleinen Gesellsch. Kalender 1833. 1833: Ueber die zweckmäßigste Wahl, Bereitung und Verwendung des Düngers. Abhandl. von Neßler und Diebl, Brünn 1835. 1835: Ueber die zweckmäßigste Aufbewahrung von Nahrungsmitteln für Menschen und Hausthiere. Abhandl. von Neßler und Duschek, Brünn 1840. 1837: a) Ueber die naturgemäße Aufzucht, Nahrung, Pflege und Benützung der landwirthschaftlichen Hausthiere, b) über Lein-Cultur und Flachs-Bereitnng, c) über die Mastung des Schlachtviehes. Abhandl. zu a) von Hirth und Müller, zu b) von Elsner und Hornstein, zu c) von Stieber, Brünn 1843. Auch hat Altgraf Salm, Direktor der Ackerbaugesellschaft, 1818 einen Preis von 1.000 fl. W. W. und die letztere ihre goldene Medaille auf die Entdeckung eines ergiebigen Gypsbruches in Mähren gesetzt und eine gedruckte Anleitung hiezu vertheilt. Es fand sich zwar keiner in Mähren, aber jene bei Katscher und Dirschel und neuestens bei Troppau spendeten immer mehr ihre Düngergabe. Schon vor einigen Jahrzehenden wurde der Klee- und Wickenbau und die Gypsirung dieser Pflanzen bereits im Großen von vielen größeren Gutsbesitzern und auch theilweise selbst von den Bauern in allen Kreisen Mährens und Schlesiens betrieben (Mitthl. 1831 S. 299).

Wie wohlthätig — freilich noch bei weitem unzureichend — seit 20—30 Jahren der ausgedehntere Anbau von Futterkräutern, Mischling, Wicken, steyrischem Klee, besonders aber von Zuckerrüben in Folge des überraschend schnellen Aufblühens der Zuckerfabrikation nicht

namentlich das Kuhländchen bei Neutitschein, ragen hervor; allein die Zahl des Rindviehes ist ziemlich stationär und unzureichend geblieben. Mähren hatte

---

nur bei dem großen, sondern nach dessen Beispiele zum Theile auch bei dem kleinen Grundbesitze eingewirkt, ist eine bekannte Sache.

Mehr als alles andere wird die Aufhebung der Brache und des, im Interesse der Schafzucht vom Kaiser Joseph belassenen gegenseitigen Weiderechtes auf den Stoppel- und Brachäckern der Unterthanen und Obrigkeiten auf den unterthänigen und obrigkeitlichen Gründen (Gubern. Circ. vom 7. und 18. Mai 1789) und eine neue Flureneintheilung wirken.

²) Die Löserdürre ist ein höchst gefährlicher Feind von Mähren und Schlesien, in Folge der Lage dieser Länder zu Polen, Ungarn und anderen östlichen Ländern und der Abhängigkeit derselben in ihrem Fleischbedarfe von ihnen. Sie wüthete, allen polizeilichen Maßregeln (Gesetze von 1711, 1715, 1746 u. s. w.) Trotz bietend, in Mähren 1729 — 1731, 1740 — 1780 (in den Jahren 1770 —1780 unausgesetzt, 1766 raffte die Viehseuche in Böhmen 6,244, Mähren 9,372, Schlesien 1,188, Unterösterreich 1,070, zus. 17,874, im J. 1767 in diesen Ländern 38.000, im J. 1768: 13,463 Stück Rindvieh weg — brünner Zeitung 1782 Nr. 64 — 1767 fielen in Mähren mehr als 9,372 Stücke — Morawetz III, 378. Der großen Viehseuche in Mähren 1768 sollen nur im olmützer und brünner Kreise über 30,000 Kühe gefallen sein), brach 1800 wieder aus, kam 1805 zum Vorschein, war 1809 und 1813 eine Begleiterin des Krieges, erschien zwar dann durch 15 Jahre nicht, richtete aber seit 1828 in Schlesien und Mähren großen Schaden an. Seit 1827 bis 1834 verlor Mähren wenigstens 50,000 und mehr Rinder durch die Löserdürre (Mittheilungen 1833 S. 274—7, 370 - 4, 378—83, 1834 S. 365). Bekanntlich hat sie auch seitdem Mähren und Schlesien wiederholt heimgesucht.

³) Wir kennen den Stand des Viehes erst seit der Vervollständigung der Conscription zu administrativen Zwecken. Zuerst (1762) begnügte man sich, nur die Zugkraft kennen zu lernen, daher nur Pferde und Zugochsen gezählt wurden. Später dehnte man die Aufzeichnung auch (1804) auf die Kühe und Schafe aus.

Wohl gehörte von jeher die Viehzucht zu den Haupt-, Nahrungs- und Erwerbsquellen in Mähren und Schlesien, sie fand aber nur zum Theile die erforderliche Sorgfalt. Des Rindviehes war und ist nicht nur in den südlicheren Gegenden, wo der Acker- und Weinbau vorherschen, sondern selbst in den Gebirgsgegenden, wo es den wichtigsten Nahrungszweig der Bewohner bildet (Mähr. Statistik von 1770, M. S., Demian S. 72), viel zu wenig, im flachen Lande ist es großen Theils auch klein, schwach und unansehnlich. In der neueren Zeit suchte man es an einigen Orten durch schweizer u. a. Vieh zu veredeln (Passy, Statistik, 1797, M. S.).

Bald wurde es Mode, das schönste, größte und wohlgenährteste schweizer, tiroler, steyrische, salzburger Rindvieh einzuführen. Einen Namen machten sich hierin von Geißlern in Hoschtitz, von Smetana in Hayan, Baron Braun zu Joslowitz (patriot. Tagebl. 1804 S. 1150), wo durch die Fabrikation von Parmesan- und Strakinkäse das Stück Vieh bis zu einem Nutzen von 100 fl. jährlich gebracht wurde, der Fürst Lichtenstein in Eisgrub, Feldsberg und Lundenburg, der Besitzer von Frischau, u. a. (Hesperus 1809 S. 287—302). Oft hatte man es freilich mehr zur Schau und Parade. Mannigfaltige Versuche erwiesen, daß man durch gute Zucht auch einen großen, kräftigen Landschlag erzielen könne. Man

im J. 1771: 56.001, 1775: 42.708, 1800: 41.536, 1830: 57.505, 1840: 55.760, 1846: 56.403, 1851: 54,797 Ochsen (und Stiere), Schlesien im J. 1771: 5.868, 1776: 4.669 (Zugochsen), 1810: 6 648 Stiere und Ochsen, 1820: 5.895, 1830: 6.439, 1840: 6.709, 1846: 7.451, 1851: 7.478 Ochsen;

---

legte nun auch einen Werth in den Bau schöner, mitunter großartiger und luxuriöser Kuhställe. Berühmt wurden die lichtenstein'schen in Eisgrub (von 48 Kl. Länge) und zu Papuwka (von 75 Kl., der größte in Mähren, vielleicht im Kaiserstaate), der erzbischöfliche in Kremsier u. a.

Weniger eingreifend als bei der Pferdezucht, welche dem Militär seinen Bedarf liefert, war die Wirksamkeit der Regierung rücksichtlich der Rindviehzucht, immerhin aber deren Sorgfalt dafür nicht zu verkennen. Zuerst äußerte sie sich (seit 1768) in größerem Maßstabe bei Cultivirung der Hutweiden. Daß dieselbe jedoch nicht die erwartete Wirkung hervorgebracht, haben wir bereits gesehen. Man enthielt sich, wie in der Landwirthschaft überhaupt, so auch in der Viehzucht allen Zwanges und beschränkte sich auf Belehrungen, die freilich bei dem unvorbereiteten und unempfänglichen Landmanne wenige Früchte trugen. Es sollte auf die Errichtung höherer und lustigerer Ställe auf dem Lande hingewirkt werden (Hfzdt 14. Okt. 1808). Man verbreitete eine Düngerlehre von Löwenau (1810) und chemische Entdeckungen zur Ersparung von Getreide, Erleichterung und Erweiterung der Viehzucht vom Jaßnügger (1806).

Kaiser Franz machte es der Hofkanzlei zur Pflicht, auf die möglichst schleunige, genaue und vollständige Ausführung der höchsten Anordnungen zur Emporbringung der Hornviehzucht ihr vorzügliches Augenmerk zu richten und ihm standhältige und erschöpfende Berichte über die in jedem Lande hierin gemachten Fortschritte vorzulegen (Hfzdt. 21. April 1808). Er verpflichtete aber auch jede Behörde insbesondere, mit aller Thätigkeit dahin zu streben, daß der inländische Fleischbedarf durch inländische Erzeugung bedeckt werde, daher dieser Zweck zu fördern, das ihm Hinderliche hinwegzuschaffen sei (a. h. Entschl. 2. Jänner, Hfzdt. 9. Jänner 1816 Z. 251). Der Kaiser gestattete, auf die Verleihung von Ehrenmedaillen an Wirthschaftsbesitzer anzutragen, welche sich in Emporbringung der Hornviehzucht auszeichnen (Hfzdt. 12. August 1813 Z. 12757). Es wurde bewilligt, zur Anschaffung guter Gemeindestiere Vorschüsse aus den unterthänigen Contributionsfonds zu nehmen (Hfzdt. 10. Dez. 1807 Z. 24.710), den Dominien ins Gedächtniß zurückgerufen, daß zum Ankaufe besserer Gemeindestiere der Contributionsfond benützt werden könne (Hfzdt. 1. April 1813 Z. 5.204) und den Kreisämtern aufgetragen, bei der Benützung dieses Fondes zur Beischaffung veredelter Gemeindezuchtstiere Einfluß zu nehmen (Hfzdt. 30. April 1815 Z. 7624). Die mährischen und schlesischen Stände setzten mit höchster Bewilligung jährliche Prämien für die besten Hornviehzüchter und, zwar in Mähren 20 zu 30, 40 und 50 fl., zusammen mit 780 fl., und in Schlesien 6 zusammen mit 380 fl. aus dem Domestikalfonde aus. Die Hälfte der Prämien war für Züchter der besten Ochsen, die andere für jene der Zuchtkühe und Stiere, alle Preise nur für Rustikal- und Dominikal-Grundbesitzer bestimmt. Die Größe, Schwere und Schönheit der Thiere sollten gewürdiget werden. Es war das Aufziehen des Thieres durch den Unterthan und das zurückgelegte 2. Jahr der Zuchtkühe zur Zeit des Bespringens erforderlich. Die Vertheilung der Prämien sollte auf den besuchtesten Viehmärkten, im Frühjahre oder Anfange des Sommers, durch die Kreisämter und 4 der bewährtesten unpartheiischen Wirthschaftskundigen geschehen (Hfzdt. 27. Dez. 1811 Z. 18.589).

beide Länder standen nach einem halben Jahrhunderte fast auf demselben Punkte (1805: 63.186, 1850: 62.175). Sie zählten weiter im J. 1801: 386.808, 1810: 289,527, (M. 222.772. Schl. 66.755), 1815: 367.449, 1820: 323.321 (Mähren 251.085, Schlesien 72.236), 1830: 343,992 (M. 264.308, Schl. 79.684), 1840: 334.193, (M. 248.522, Schl. 85.671), 1846: 343.605 (M. 252.529, Schl. 91.076), 1851: 353.193 (M. 261.942, Schl. 91.251) Kühe.

Diese Prämien wurden jährlich vertheilt. (Die straßnitzer Obrigkeit, Graf Magni, gab auch seit 1815 6 Prämien von 20—28 fl. zur Aufmunterung der Hornviehzüchter. Mittheilungen 1822 S. 114). Es machte sich aber nach einigen Jahrzehenden sowohl bei der Ackerbaugesellschaft als den Ständen die Ansicht geltend, daß sie bei ihrer Unbedeutenheit gegenüber dem großen Nothstande und der gelähmten Betriebsamkeit der Unterthanen die Hornviehzucht nicht fördern. Der mähr. Landesausschuß sprach sich (1832) über die Verhältnisse des Landmannes und die Hindernisse der Verbesserung der Viehzucht in folgender Weise aus:

Der durch widrige Zeitverhältnisse herbeigeführte unvermeidliche Druck hat zwar auf mehrere Stände, insbesondere aber auf den Produzenten sich hart gelagert, und bekannt sind die Mittel, durch welche der Landmann sich aufzuhelfen, oder nur wenigstens eine zeitweilige Linderung sich zu verschaffen gehofft hat. Er nahm nämlich Gelder auf, beschränkte sich auf den unentbehrlichsten fundus instructus, verminderte seinen Viehstand allmählig selbst unter den nöthigen Bedarf und hoffte in besseren Zeiten die Schulden zu zahlen, und das Mangelhafte sowohl am fundus instructus als am Viehstande zu ergänzen; jedoch diese ersehnten bessern Zeiten wollten nicht kommen, die Schuldenlast wurde immer größer und drückender, der Fond zur Bestellung der Oekonomie sank tiefer und tiefer, und sonach war das Erträgniß hieraus mit jedem Jahr geringer. Ueberdieß verwertheten sich die Naturprodukte — besonders bei dem Unterthan, der bessere Preise nicht abwarten kann, so gering, daß sie nach Befriedigung des Kontributionskörnerfonds, nach Entrichtung der Interessen der Schulden, dann der Steuern und Zinsungen größtentheils dem Landmanne nur den nothdürftigsten Lebensunterhalt gewähren, und in mehreren Fällen, besonders in Gebirgsgegenden dem Produzenten sogar den Genuß seines eigenen erzeugten Brots kaum für wenige Monate erlauben, und ihn nöthigen, Zuflucht zu dem für sein Vieh gesammelten Vorrathe zu nehmen. Wie kann unter solchen Umständen die Hornviehzucht emporkommen, wenn der Landmann aus Mangel der Lebensmittel für sich und seine Familie nothgedrungen ist, sein Hornvieh auf eine für die Nachzucht höchst verderbliche Art in Anspruch zu nehmen, wie denn auch der tägliche Augenschein lehrt, daß die Kühe vor den Wagen und Pflug gespannt, und nach schwerer Arbeit wieder gemolken werden.

Sollten nun die Prämien unter diesen Umständen sich wirksam zeigen, so müßten sie zu einer kaum berechnenbaren Anzahl vermehrt, und zu einer bedeutenden Höhe gesteigert werden, um jeden, in der vorhin geschilderten Lage befindlichen, Landmann in den Stand zu setzen, aus diesen Prämien nicht nur das benöthigende Hornvieh, sondern auch die Fonds zur Zucht herzuholen, was doch offenbar außer dem Begriffe eines Prämiums liegt, sich sohin auch als ganz unausführbar darstellet.

Man versuchte es aber dennoch mit den Prämien, im früheren, später im gesteigerten Ausmaße. Se. Majestät genehmigten nämlich die von den mähr. und schles. Ständen angebotene Erhöhung dieser Prämien und zwar in Mähren von 780 fl. W. W. auf 800 fl. Conv. Münze und in Schlesien von 380 fl. W. W. auf 380 fl. C. M. und gestatteten

Binnen einem halben Jahrhunderte, während welchem die Bevölkerung beider Länder weit über eine halbe Million Menschen zugenommen hatte, war ihr Rindviehstand zurückgegangen. Während derselbe in Schlesien wieder etwas stieg (von 1830 bis 1846 um 14·4 Procent, in Salzb um 78·9, in der Bukow. 77·8, in Kärnthen 26·9), fiel derselbe, von der Schafzucht bedrängt, in Mähren (von 1830—1846) nebst Galizien (um 11·9 pCt.) allein in allen Ländern der österr. Monarchie und zwar um 4 pCt. und hob sich erst wieder etwas in der jüngsten Zeit, als der Verlust der Robot die großen Grundbesitzer zwang, ihre eigene Arbeitskraft zu vermehren.

---

eine Modificirung der Vertheilung im Beisein ständischer Abgeordneter und die Verleihung von Medaillen als Ehrenpreisen (a. h Entschl. 16. März 1841. Hfzdt. 14. April 1841 Z. 8974). Allein nach wenigen Jahren hob der mähr. Landesausschuß (Beschluß vom 11. März 1850 Z. 846, genehmigt mit den Mstdte vom 29. April 1850 Z. 4877) die Hornviehzuchtsprämien in Mähren als nutzlos auf und widmete das Ersparniß von 1764 fl. Conv. Münze zu andern Zwecken (zur Gründung von Ackerbau-Schulen).

Noch wenigere Früchte trug die jährliche (tabellarische) Nachweisung über die Fortschritte der Rindviehzucht, welche auf Grund der erwähnten a. h. Bestimmung (Gubdt. 20. Juni 1808 Z. 9513) erst im J. 1813 für 1811 und vergleichsweise 1810 zu Stande kam. Nach demselben gab es im J. 1810 in Mähren und Schlesien 3.601 veredelte Stiere und Ochsen (in M. 2.769, in Schl. mit den mähr. Enklaven 832), 16.666 veredelte Kühe (M. 12.903, Schl. 3.763) und 10.346 veredelte Kälber von 3 Jahren bis heurig (M. 7.678, Schl. 2.668), dann 54.365 Stiere und Ochsen (M. 48.549, Schl. 5.816), 272.861 Kühe (M. 209.869, Schl. 62.992) und 67.227 Kälber von 3 J. bis heurig (M. 53.989, Schl. 13.238) vom Landschlage, zus. in beiden Ländern 425.066 Stücke Rindvieh (M. 336.827, Schl. 88.239). Obwohl sich der veredelte Schlag im J. 1811 um 1.933 St. vermehrte, verminderte sich doch in Folge des Futtermangels wegen des äußerst heißen und trockenen Sommers und der Viehseuche der Viehstand um 11.071 St., sonach auf 413,995 St. (im J. 1812 auf den niedrigsten Stand von 412.811). Zur Mastung wurden im J. 1811: 2.674 Stiere und Ochsen und 5.706 Kühe, zus. 8.380 Stücke (M. 5.546, Schl. 2.834) und zwar im teschner Kreise unter allen am meisten, nämlich 2.587 Stücke, zur Schlachtung aber 3.486 Stiere und Ochsen und 14.315 Kühe, zus. 17.801 Stücke (M. 13.189, Schl. 4.612 Stücke) verwendet.

Noch waren keine Prämien vertheilt (ihre Verleihung begann 1812) und keine Vorschüsse aus dem Contributions-Fonde (auch im J. 1815 nur 1) verwendet.

Zur Hebung der Rindviehzucht wurde angetragen, veredelte Zuchtstiere durch Vorschüsse aus dem erwähnten Fonde oder, wo keiner besteht, von den Obrigkeiten allgemein einzuführen, die Hutweiden (mit 231.241 Jochen in M. und Schles. angegeben) zu zerstücken und zum Futterbaue zu beurbaren, die Stallfütterung allgemein einzuführen, dem Unterthane das Vorurtheil benehmen zu lassen, daß der Unterhalt des edlen Schlags weit mehr als jener des Landschlags koste, und, um den Fleischbedarf theilweise zu decken, die Obrigkeiten, wie die Unterthanen zu verhalten, von 10 Stück Kühen jährlich 1 Schlachtochsen zum Verkaufe zu bringen (bei 281.532 St. Kühen 28.153 Ochsen).

Im J. 1826 wurden als veredelt nachgewiesen: 6.052 Stiere und Ochsen (M. 4.843 Schl. — mit den mähr. Enklaven — 1.209), 30.580 Kühe (M. 23.770, Schl. 6.810)

Bezieht man den Stand des Rindviehes auf die produktive Bodenfläche, so entfallen (1851) ohne Rücksicht auf das Jungvieh (bei 100.000 St.) von den 316.639 Stücken Rindvieh in Mähren nur 849, von den 98.729 Schlesiens aber 1.144 auf eine österr. Quadratmeile, und es steht in dieser Hinsicht das erstere Land nur Dalmatien und dem Küstenlande vor, allen andern Ländern des österr. Staates jedoch in zum Theile großem Abstande nach (Oberösterr. 1.754, Salzburg 1.519, Niederösterr. 1 072, Galiz. 1.163). Den letzten Platz nimmt aber Mähren ein, wenn man den Stand des Rindviehes der Bevölkerung entgegen hält, da auf 10.000 Bewohner nur 1.204 Stück Rindvieh kommen, und auch Schlesien muß sich dann nur mit einem der letzten Plätze (2.021) bescheiden (Salzburg 10.410, Oberöst. 4.702, Galiz. 3.150, Ung 2.999, Niederösterreich 2.302).

Anders stellt sich freilich die Sache dar, wenn man blos das Grasland (Weideland mit $1/_{5}$ des Werthes der Wiesen gerechnet) berücksichtigt, denn alsdann entfallen in Schlesien 12.561, in Mähren 7.974 Stück Rindvieh auf eine österr. Quadr. Meile des so beschränkten Flächenraumes und das erstere spricht den 2, das andere den 6. Rang an; es treten aber auch mit Rücksicht auf den geringen Futterbau die Schwierigkeiten der Erhaltung und Verbesserung dieses Viehstandes um so greller hervor.

Nach den Zollregistern wurden zwar im Durchschnitte der J. 1844—7 und

---

14.959 Kalbinnen von 3 Jahren bis heurig (M. 11.631, Schl. 3.328), vom Landschlage aber 54.098 Stiere und Ochsen (M. 48.376, Schl. 5.722), 275.204 Kühe (M. 218.421, Schl. 56.783) und 61.878 Kalbinnen von 3 J. bis heurig (M. 49.775, Schl. 12.103), zus. 442.771 Stücke Rindvieh (M. 356.816, Schl. 85.955). Gemästet wurden 8.630 Stücke, geschlachtet und sonst verkauft 20.106 Stücke.

Es hatte sich sonach im Verlaufe von 16 Jahren der Rindvieh-Stand in Mähren von 336.827 auf 356.816 Stück vermehrt, in Schlesien aber von 88.239 auf 85.955 Stück vermindert, in beiden Ländern zusammen von 425.066 auf 442.771 Stücke vermehrt; der Stand des veredelten Viehes war in Mähren von 23.350 auf 40.244, in Schlesien von 7.263 Stücken auf 11.347 und in beiden Ländern von 30.613 auf 51.591 gestiegen. Die Fortschritte in der Veredlung des Rindviehes seit jener Zeit lassen sich numerisch nicht angeben, weil die jährlichen Nachweisungen hierüber, als wenig zuverlässig, aufgelassen wurden (a. h. Entschl. 2., Hfzdt. 7. August und 17. Okt. 1827 Z. 21.257 und 26.443).

Während die größeren Grundbesitzer im Flachlande, die Anwohner bevölkerter Städte und die Maiereien der ehemaligen Dominien mehr oder weniger im Besitze veredelten Hornviehes, entweder Originals aus Steyermark, besonders dem Mürzthale, der Schweiz und Tirol, oder Abstämmlingen von diesem, sich befinden, im Kuhländchen jeder Landmann das schönste veredelte Hornvieh in bedeutender Anzahl hält (der Besitzer von Fulnek Ritter von Badenfeld hat hier sehr vieles zur Emporbringung der Rindviehzucht mit glücklichem Erfolge geleistet — brünner Zeitung 1817 S. 721) und auch in den Gebirgsgegenden ein stärkerer Schlag zu finden ist, lassen nicht wenige Landesgegenden noch sehr viel zu wünschen übrig.

1850 vom Auslande nach Mähren uud Schlesien nur 587 Ochsen und Stiere, 894 Kühe und Kälber über 1 Jahr und 3.294 Kälber unter 1 Jahre ein-, dagegen 1.959 Ochsen und Stiere, 4.865 Kühe und Kälber über 1 Jahr und 527 unter 1 Jahre (über Preußen) ausgeführt; allein es ist eine bekannte Sache, daß der größte Theil der nach Galizien und der Bukowina eingeführten Ochsen (200.433 St.) für Schlesien, Mähren, Böhmen und N. Oesterreich bestimmt ist. Ueberdies sind im Durchschnitte der Jahre 1843—47 aus den ungar. Ländern 22.536 Ochsen und Stiere, 15.508 Kühe und Kälber über und 1.734 Kälber unter 1 Jahre nach Mähren und Schlesien eingeführt und nur 347, 5.859 und 664 Stück dahin ausgeführt worden.

Durch Anleitungen, Prämien, insbesondere aber durch den Einfluß der ärarischen Beschälanstalten (von 1837—1846 haben in M. und Schl. 2.567 Beschäler 167.227 Stuten von Privaten belegt) hat die Pferdezucht in Mähren und Schlesien sich unverkennbar verbessert[4]), und wird im Allgemeinen mit mehr Eifer und Sorgfalt als in manchen andern Ländern betrieben; allein, während die Zahl der Pferde anderwärts zugenommen hat, vermindert sie sich in Mähren und Schlesien fortwährend, obwohl jene des Rindviehes (in Mähren) nicht steigt. Mähren hatte 1771: 176.315, 1775: 152.367, 1780: 152,642, 1800: 118.828, 1819: 109.581, 1827: 121.839, 1830: 118.821, 1840: 117.658, 1846: 116.308, 1851: 109.308 (worunter 6.191 Füllen bis zu drei Jahren, 4.993 Hengste, 57.398 Stutten, 40.726 Walachen), Schlesien im Jahre 1771: 27.717, 1776: 20.948, 1820: 18.120, 1830: 20.463, 1840: 23.050, 1846: 23.388, 1851: 21.409 (worunter 1 513 Füllen, 1 672 Hengste, 8.113 Stutten und 10.081 Walchen), beide Länder zusammen aber hatten 1805: 167.733, 1815: 125.326, 1820: 130.418, 1827: 142.302, 1830: 139.284, 1840: 140.708, 1846: 139.696 und 1851: 130.717 Pferde (dann M. 189, Schl. 14 Maulthiere und Esel).

---

[4]) Die Einwirkung der Regierung auf die Hebung der Pferdezucht, mit der besonderen Rücksicht, den Militärbedarf im Inlande zu decken, begann schon vor hundert Jahren zur Zeit des Ausbruches des 7jährigen Krieges (1756).

Maria Theresia beabsichtigte „die so wichtige" Pferdezucht auf mannigfache Art zu befördern. Sie munterte die Obrigkelten und Unterthauen dazu auf, legte Landesgestütte an, setzte einen hohen Zoll auf fremde Pferde fest, damit die inländisd en einen besseren Anwerth erlangen und bei der Heranziehung tauglicher Pferde die kais. Rimonten bloß im Inlande gekauft werden können; sie verboth die Ausfuhr der unter drei Jahren befindlichen inländischen Fohlen; ließ Belehrungen vertheilen und führte ordentliche Roßmärkte in den Hauptplätzen der böhmisch-deutschen Erbländer ein, auf welchen nicht bloß die Landrosse, sondern auch die in den Land-, obrigkeitlichen und Privat-Gestütten gezügelten Pferde verkauft werden können (Vorschriften wegen Erzielung guter Rimontpferde von 1755, wegen Verbesserung der Pferdezucht von 1756, wegen Conscribirung der Pferde und Zugochsen von 1762, wegen Emporbringung der Pferdezucht von 1763 — die Direktion in den deutschen Erbländern dem k. k. Kämmerer Frei-

Die Cultivirung der Hutweiden, die vielen Kriege, der Wechsel der Pferde gegen Rindvieh, die Eisenbahnen, die Robotaufhebung, der starke Ankauf von Militärpferden (an welchen M und Schl. in diesem Jahre allein einige 20 tausend, freilich viele aus Preußen, — stellten) u. m. a. mögen auf diese Verminderung am meisten eingewirkt haben. Dennoch behaupten beide Länder im Pferdestande (283 in Mähren, 239 in Schlesien oder, nach Abschlag der Waldfläche, 400 und 366 auf eine Quad. Meile) eine hervorragende Stelle im österr. Staate (763 und resp. 1127 in der Wojwodschaft und im Banate, 354 und resp. 684 in Ungarn, 383 und 603 in Galizien, 207 und 324 in Niederösterr., 177 und 267 in Böhmen). Dieselbe geht jedoch verloren, wenn man die Bevölkerung zur Grundlage nimmt, da in Mähren nur 577, in Schlesien nur 454 Pferde auf je 10.000 Bewohner entfallen (Wojw. und Banat 2.590, Ung. 1.293, Galizien 1.100, N. Oest. 452, Böhm. 333). Auch ist es kein Zeugniß einer anzuempfehlenden Wirthschaft, daß viele Füllen, insbesondere die schöneren aus Böhmen, Mähren, Schlesien und Galizien ins Ausland ausgeführt werden, um nach kurzer Zeit eben dahin oder in andere österr. Länder als theuere ausländische Pferde wieder zur Einfuhr zu gelangen. Darum entfallen auch 1851 in Mähren nur 57, in Schlesien 72 Füllen (in den J. 1830 und 1846: 51 und 60, dann 30 und 77) auf 1.000 Pferde (Bukowina 216, Ung. 167, Böhm. 125, Gal. 97, N. Oest. 28). Die Einfuhr aus dem und die Ausfuhr in das Ausland stellt sich in M. und Schl. nach den Zollregistern (im Durchschnitte der Jahre 1844—7 mit 2.708 und 4.395 Stück Pferden) ziemlich gleich mit jener aus und nach Ungarn (im Durchschnitte von 1843—7: 3.684 und 1.233 St.).

---

herrn von Fraichapelle anvertraut, wegen Aufmunterung zur Pferdezucht, Errichtung eines ärarischen Landgestütes, unentgeltlicher Belegung, freien Pferdverkaufes von 1764, wegen Einführung der Pferdesteuer in Brünn, Olmütz und Troppau von 1764, Verhaltungsmaßregeln auf Roßmärkten von 1769).

Für Mähren verlieh Maria Theresia der Stadt Brünn jährlich zwei Roßmärkte von längstens zwei Tagen Dauer (Diplom 5. Juni 1756).

Da aber durch viele Jahre kein Roßmarkt abgehalten werden konnte, weil keine Verkäufer dazu erschienen, wurde die a h. Begünstigung vom Gubernium neuerlich (1770 im Lande in Erinnerung gebracht und zum Besuche der Roßmärkte aufgemuntert.

Kaiser Joseph setzte die ersten Versuche seiner Mutter mit glücklichem Erfolge fort, indem er eine zweckmäßige Pferdezuchtsordnung bestimmte (Wien 19. August 1780), gemeine Landgestüte errichtete, das Beschäl- und Remontirungswesen einführte, die Thierarzneischule in Wien, wozu Maria Theresia 1767 den Grund gelegt hatte, errichtete, tüchtige ausländische Beschäler anschafte und erhielt, einen Unterricht in der echten Fohlenpflege vertheilen ließ, Prämien aussetzte u. s. w. Eine der großartigsten Schöpfungen ist das nach dem Plane des berühmten Pferdezüchters General Csekonics 1785 errichtete Gestüt zu Mezöhegyes, welchem Institute und dessen Plane Oesterreich, Mähren und Böhmen ihre Landes-Beschälanstalten verdanken. Dieselben wurden um so nöthiger, als die Privatgestüte im Lande stets mehr und vollends eingingen. Denn 1772 wurde das fürstlich kaunitz'sche zu Austerlitz vom Reitschlage veräußert, in demselben Jahre das gräflich künburg'sche in To-

Den größten Aufschwung hat die Schafzucht in Mähren und Schlesien, den Musterländern des österr. Staates, genommen. Zwar verminderte sie die Abolition der großen Ländereien in den letzten Jahrzehenden des vorigen Jahrhundertes merklich; allein die Vorsorge der Regierung und der kaiserlichen Familie (Holitsch, Mannersdorf), welche seit den 1770ger Jahren spanische und italienische Zuchtschafe vertheilten und veräußerten, wie die große Aufnahme der Tuchfabrikation, die Vorliebe und Intelligenz ausgezeichneter Schafzüchter (Kaschnitz, Bockel, Geislern, Lichnowsky, Wrbna, Haugwitz u. v. a.) haben die Schafzucht beider Länder auf eine Höhe gehoben, welche andere Culturzweige beeinträchtigte. Sie trat erst in jüngster Zeit in ein Gleichgewicht zurück, ja, erlitt einen gewaltigen Rückschlag, als eine auswärtige Concurrenz immer mächtiger auftrat, der Robotverlust, wie die Weide-Verringerung in andere Bahnen drängte, ungünstige Witterung (1847) eine große Sterblichkeit unter den Schafen erzeugte und die verderblichen Kriege in Ungarn große Verluste in den Schafherden herbei führten.

---

bitschau durch den Verkauf von 70 Pferden reducirt und 1783 durch die Veräußerung der Pferde aufgelöst (brünner Zeitung 1783 Beil. Nr. 47), 1779 das fürstlich lichtenstein'sche (der kromauer Linie) zu Großtajar, welches spanische, englische u. a. Beschäler hatte, verkauft (eb. 1779 Nr. 81). Das olmützer erzbischöfliche Gestüt zu Chropin veräußerte 1795 Mutterstuten und Fohlen, das fürstlich dietrichstein'sche zu Kuprowitz verkaufte 1798: 70 — 80 Pferde (eb. 1795 Beil. S. 1057, 1798 S. 1049); beide gingen ein.

Während so der reiche Adel die eigene Pferdezucht aufgab, erhob sich diejenige des Landmannes, wesentlich gefördert durch das ärarische Beschälwesen. Wie sehr auch, sagt 1803 Demian (Darstellung der österr. Monarchie, 1. B. S. 75), die Pferdezucht in Mähren immer mehr und mehr erweitert und vervielfältiget werde, kann schon daraus abgenommen werden, daß von dem Monate August 1800 bis Juni 1801, folglich in einem Zeitraume von zehn Monaten, 136 Remonten, 9 Mutterstuten, 14 Gebrauchpferde, 16 Fohlen, und 1529 theils Artillerie- theils ordinäre Fuhrwesenspferde in diesem Lande verkauft worden sind; ungeachtet durch die verflossenen Jahre während des Krieges bis auf die gegenwärtige Zeit bloß von dem Beschäl- und Remontirungs-Departement 16.960 Pferde an die Armee abgegeben, und außerdem noch durch andere Lieferanten eine große Menge Pferde in dieser Provinz aufgekauft, und nach Wien geführt wurden. Auch sind durch die zugenommene Veredlung der Pferde diese dergestalt im Preise gestiegen, daß selbst ein Bauer dem andern ein einjähriges Follen mit 100 fl. und darüber, und ein zwei- bis dreijähriges um 200 bis 300 fl. bezahlt. Die stärkste Pferdezucht befindet sich übrigens im olmützer Kreise, besonders auf den Herrschaften Wiesenberg, Mährisch-Trübau, Karlsberg, Ullersdorf und Eisenberg. Aber auch im prerauer Kreise haben besonders die deutschen Einwohner an der Grenze von Schlesien, in der Gegend von Matzdorf, Deutsch-Pawlowitz, Kunewald und Fulneck, eine gute Pferdezucht; so wie man auch in dem nordwestlichen Gebirge des brünner Kreises einen schönen Schlag von Pferden antrifft. In allen diesen Gegenden sind die Pferde fünfzehn bis sechszehn Faust hoch; dagegen sind sie im übrigen Lande meistens nur von einer kleinen Art. Im Jahre 1789 hat man in Mähren 175.909 Stück Pferde gezählt, worunter 33.000 Follen waren.

Es wird daher die Erscheinung weniger befremden, daß Mähren und Schlesien zusammen in der Zahl der Schafe nahezu auf den Stand zurückgekommen

---

Am wohlthätigsten wirkte die Einführung der Aerarial-Beschäler, nachdem ein Versuch der Regierung (Dekret des obersten Kanzlers Grafen von Blümegen vom 11. Jänner 1772), die Obrigkeiten, mit Unterstützung des Aerars und Haber-Schüttung der Unterthanen, zur Haltung guter Zuchthengste zu vermögen, ohne Erfolg geblieben war.

Den Eingang zum öffentlichen Beschälwesen in Mähren machte Kaiser Joseph II. Patent vom 2. März 1781, wodurch Aerarialbeschäler zur Verbesserung der Landespferdezucht auf Aerarialkosten eingeführt, dem Landmanne der Nutzen hieraus und die Theilnahme an dieser unentgeltlichen Anstalt empfohlen, ihm die freie Schaltung mit den belegten Stuten und den gefallenen Fohlen versichert, und die Aussicht eröffnet wurde, ein derlei gut erzogenes und für den Kavalleriedienst geeignetes Fohlen um einen annehmbaren Preis an das Aerar verkaufen zu können.

Im Jahre 1782 wurde die Revision und Ausscheidung der tauglichen und untauglichen Landbeschäler angeordnet, und mit dem Dekrete vom 11. Jänner 1782 die Belehrung hinausgegeben, welche Eigenschaften von einem tauglichen Landbeschäler, dann von einer Stute gefordert werden, die zur Belegung von einem ärarischen Beschäler zugelassen werden kann.

Mit dem Gub. Circ. vom 27. Mai 1795 erging der Befehl zur Revision der Landbeschälreiterei, wobei die tauglichen mit L. B. am rechten Hinterschenkel gebrannt und ihre Eigenthümer mit vom Kreisamte bestätigten Legitimations-Zeugnissen versehen wurden.

Mit dem Gub. Circ. vom 16. Februar 1802 ward, da sich die Pferdezucht nicht genügend hob, der gedruckte Unterricht vom 19. August 1780 über die Aufziehungsart und das Verhalten der Fohlen republiziert, die Vermehrung der Aerarialbeschäler, ihre Vertheilung und Stationen bekannt gegeben, die Konskription der nach ihnen gefallenen Fohlen, ihre Evidenzhaltung und Aufsicht den Obrigkeiten aufgetragen, die Pferdezüchter auf die unentgeltliche Vertheilung von Zuchtstuten gegen unentgeltliche Abgabe eines hiervon erzeugten 3jährigen Fohlens oder Einzahlung des Einkaufspreises aufmerksam gemacht, und die Gestattung von Beschälreitern in Gegenden, wo der allzuschlechte Pferdeschlag zum sogleichen Gebrauche für Aerarialbeschäler sich nicht eignet, unter gewissen Beschränkungen zugestanden.

Das Beschälreiten mit unabprobirten Beschälern wurde unter angemessener Leibesstrafe und Kastrirung der Beschäler strenge verboten und den Gemeinderichtern, Wirthschaftsämtern und Kreisämtern die schärfste Aufsicht auf diese Vorschriften zur Pflicht gemacht. Dennoch mußten dieselben schon mit dem Gub. Erlasse vom 20. November 1812 Z. 24743, welcher das häufige Beschälen bei Hause den unbefugten Beschälereitern gleich stellte, und neuerlich mit dem Gub. Circ. vom 25. August 1815 republizirt und angeordnet werden, daß alle nicht mit dem L. B. Brande und dem Tauglichkeitszeugniße versehenen Landbeschäler bei Betretung ohne weiters zu werfen und die Eigenthümer überdies mit einer Geldstrafe von 10 — 20 fl. zu belegen sind. Endlich gestattete aber das Hfdkt. vom 13. November 1828 Z. 25736, Gub. Circ. vom 5. Dezember 1828 Z. 52043, das Beschälreiten gegen eigene auf 1 Jahr gültige, vom Kreisamte ausgefertigte Erlaubnißscheine, wozu ein von dem Kreisarzte vidirtes Zeugniß eines approbirten Thierarztes über die gesunde Beschaffenheit des Hengstes gehörte.

Zu jener Zeit (1825) waren in Mähren und Schlesien 322 Aerarial-Beschälhengste dislocirt. Im J. 1846 zählte das Beschäl- und Remontirungsdepartement in beiden Län-

sind, wo sie sich vor einem halben Jahrhunderte befanden; denn sie zählten 1805: 521.473, nach den Kriegen 1815: 395.907, 1820: 448.812 (Mähren 377.282,

---

dern 224 Personen und 330 Pferde, worunter 271 Beschäler. Die Erhaltung dieser Anstalt kostete 31.154 fl., nach Abschlag der Einkünfte von 1.711 fl. aber nur 29.443 fl. Belegt wurden in diesem Jahre in 50 Stationen von 256 ausgestellten Beschälern 18.654 Privaten gehörige Stuten. Im J. 1845 wurden von 16.455 Stuten, welche 256 Beschäler belegten, 9.737 trächtig, 5.106 blieben galt, bei 4.612 wurde der Erfolg nicht erhoben. Von den trächtigen Stuten wurden 3.457 Hengst- und 5.000 Stuten-Füllen erzeugt, 558 verworfen, 368 gingen mit der Frucht zu Grunde, bei 354 geschah keine Erhebung.

Da die Anzahl der auf dem Lande zur Beschälzeit vertheilten ärarischen Beschäler nicht überall hinreicht, um alle Landstuten zu belegen, die Landgestüte, welche ehemals Aushilfe leisteten, hingegen eingegangen sind, ist die Nachzucht von guten brauchbaren Hengsten wünschenswerth (Mittheil. 1823 S. 218).

Kaiser Joseph versuchte es, die Pferdezucht auch durch Prämien zu verbessern. Er bewilligte zur Aufmunterung des Landmanns und Bürgers in derselben jährliche Prämien von 50 Stück Dukaten für jedes der drei schönsten im Lande erzeugten und von k. k. Landesbeschälern abstammenden Hengstfohlen aus der Aerarial-Kasse (Hfdte. 28. Februar und 9. Mai 1785). Großmeseritsch war der Vertheilungsort der Prämien, die Vertheilung geschah einverständlich zwischen dem Politicum und Militär (Hfdt. 27. April 1786). Später wurden die Prämien auf 5 zu 30 Dukaten vermehrt (Hfdt. 17. August 1786) und, mit alleiniger Ausschließung des reicheren Adels und der Besitzer von Stutereien, auch Honoratioren zur Concurrenz zugelassen, wenn auch die Bauern und Bürger vorzugsweise berücksichtigt wurden (Hfdt. 22. Jänner 1787). Man vertheilte 3 Prämien für den iglauer, znaimer und brünner Kreis zu Großmeseritsch und die andern 2 für die übrigen Kreise zu Proßnitz (Hfdt. 5. Okt. 1792), umwandelte die 5 Prämien zu 30 Dukaten in 6 zu 25 Dukaten, für jeden Kreis eins, und erfolgte sie in Gold (Hfkammdt. 11. August 1808, Hfzdt. 25. August 1808). Endlich setzte man auch für jede der 5 schönsten Stuten in jedem mährischen Kreise 6 Stück Dukaten, welche die mähr. Stände auf die Domestikalkasse übernahmen, als neue Prämien aus, welche gleich den Hengstprämien, unter angemessener Feierlichkeit und mit jährlichem Wechsel der Concurs-Stationen in Gold zu vertheilen waren (Hfzdt 25. August 1808). Die mit Prämien Betheilten waren mittelst der Zeitungsblätter bekannt zu machen und die Vertheilungen an bedeutenden Orten, wo besuchte Roßmärkte gehalten werden, vorzunehmen (Hfzdt. 10. Juli 1817).

In Schlesien wurden die Pferdezuchts-Prämien im J. 1789 systemisirt und aus dem Staatsschatze getragen. Im J. 1809 wurde daselbst auch die k. k. Militär-Beschälanstalt eingeführt (Hfzdt. 22. Dezember 1808) und zur noch mehreren Emporbringung der Pferdezucht daselbst die jährliche Vertheilung von einem Prämium zu 25 Dukaten für den schönsten Hengst und von 5 Prämien zu 6 Dukaten für die schönsten Stuten aus dem Kameralfonde bewilligt (Hfkammdt. 12. Jänner 1809 Z. 1166, Hfzdt. 24. Jänner 1809 Z. 1141).

In Folge der Finanzbedrängnisse enthoben aber Se. Majestät das Aerarium von allen Auslagen für das Beschälwesen und Pferdeprämien und wiesen dieselben den Ländern, als eine auf die Verbesserung der Viehzucht abzielende politische Anstalt, zu (Hfkammpräsdt. 20. Dezember 1811 Z. 12035, Gbint. an die mähr. und schles. Stände 17. Februar 1812 Z. 821).

Schl. 71.530), 1827: bereits 713,921 (M. 597.612, Schl. 116.309), 1830: 749.189 (M. 610.152, Schl. 139.037), 1840: 906.299 (M. 742.873, Schl.

Ursprünglich beabsichtigte man Vaterpferde zu erzeugen und begünstigte daher vorzugsweise die Hengstfohlen; da aber durch die Militär-Gestüte der Bedarf von Beschälern eigener Erzeugung größtentheils gedeckt war, zielte man dahin ab, vorzüglich Gebrauchs-Pferde für den Landbau, das Commerz und die Armee zu gewinnen. Es wurde daher die Begünstigung der Hengst-Fohlen aufgehoben und das Verhältniß zwischen diesen und den Stuten-Fohlen wie 1 : 6 bestimmt. Es kamen sonach zur Vertheilung in jedem mähr. Kreise 1 Hengst- und 6 Stuten-Fohlen-Prämien und zwar ohne Unterschied des Geschlechtes 1 zu 15, 1 zu 10 und 5 zu 6 Dukaten, zusammen 7 Prämien mit 55 Dukaten und im Ganzen für 6 Kreise 42 Prämien mit 330 Dukaten, in Schlesien aber (Hfzdt. 22. Sept. 1839 Z. 28854) bis zu dem Zeitpunkte geänderter, auf die Pferdezucht daselbst günstiger einwirkenden Verhältnisse für beide Kreise nur 55 Dukaten (im troppauer 1 zu 15 und 2 zu 6, im teschner 1 zu 10 und 3 zu 6).

Der mähr. und beziehungsweise der schles. ständ. Fond bezahlte allein diese Prämien. Zur Bewerbung wurden nur von Landwirthen, die zur Klasse der Bauern und Bürger gehören, herangezogene Fohlen zugelassen, vorzugsweise jene, welche von Aerarial-Beschälhengsten abstammen (a. h. Entschl. 4 Jänner 1828 und 27. Mai 1836, Hfzdte. 5. März 1829 Z. 4828 und 13. Juli 1838 Z. 15.012).

Die Ansichten über die Wirkungen der Beschäl-Anstalten und Prämien waren, nach Verschiedenheit der Verhältnisse, getheilt. Nach der Meinung des schles. öffentlichen Conventes (Gub. Nr. 15.484 von 1839) gaben in Schlesien „die Pferdezucht-Prämien der Sache noch keinen bemerkbaren Vorschub. In den gebirgigen Gegenden des troppauer und teschner Kreises herrscht bei dem Landmanne mehr intellektuelle Bildung, eine mit dem Gewerbsbetriebe verbundene größere Wohlhabenheit, als bei dem bloß Ackerbau treibenden Landmanne im flachen Lande. Diese Vorzüge, verbunden mit dem Bedürfnisse der in der bergigen Lage gegründeten größeren Anstrengung des Zugviehes haben zur Folge, daß die Gebirgsbewohner schon einen kräftigeren, wenn auch mitunter noch nicht veredelten, doch großen Schlag von Pferden besitzen. Der Landmann im flachen Lande, besonders im teschner Kreise, ist, mit Ausnahme weniger Gemeinden oder einzelner Ansassen, arm, noch sehr ungebildet, beinahe ganz unbekannt mit einem andern Erwerbe, als dem schmalen aus dem Ertrage seiner Wirthschaft. Diese, nur zu häufig schlecht bestellt, gibt einen geringen Ertrag. Das Pferd erhält vom verarmten Besitzer schlechte Nahrung und Wartung. Dazu kömmt der Gebrauch, dem auf die magere Weide gesendeten Pferde die Füße mit Stricken zu binden, um ihr freies Umlaufen zu hindern, wodurch die Füße anschwellen, und der noch schädlichere Gebrauch, die Fohlen noch vor erreichtem zweiten Jahre einzuspannen, sie schwer arbeiten zu lassen. Zudem zwingt die große Zahl der Zugroboten mit Pferden den Bauer, eine große Menge von Pferden zu halten, unbekümmert um deren Veredlung. So lange die Armuth des Landmannes, Mangel an Einsicht und die üble Behandlung der Pferde vorherrscht, läßt sich von der Emporbringung der Pferdezucht wenig erwarten. Vorzüglich thut Noth, daß zur Belegung der meist von kleinem und schwachem Schlage bestehenden Mutterstuten, die bisher nur von Privathengsten in der Gemeinde besprungen werden konnten, in der Größe angemessene kräftige Aerarial-Beschälhengste vorhanden sind. Wirklich wurde auch angeordnet, den teschner Kreis mit der leichtesten und kleinsten Gattung von ärarischen Beschälern zu versehen, da hier, wo der Gebrauch der

163.426), 1843: 810.512 (M. 645.336, Schl. 165.176), 1846: 896.411 (M 638.668, Schl. 157.743, nach Handle's Statistik Mährens auf Grund der Katast. Erhebungen soll Mähren allein um diese Zeit 601.923 veredelte und 186.813 gemeine, zus. 788.736 Schafe gehabt haben), 1851 aber nur 595.453 (M. 463.729, Schl. 131.714) Schafe (ohne Lämmer). Es ist jedoch die Verläßlichkeit der Erhebungen an und für sich, insbesondere aber jene von 1851 (welche durch die Gemeinden geschehen ist) zu bezweifeln und anzunehmen, daß der wirkliche Stand um 10 pCt. höher sein dürfte.

Ungeachtet dieses Sinkens überbiethen aber dennoch Mähren und Schlesien noch immer in der Zahl der Schafe die meisten anderen Länder (Ung. 6, Siebenbürgen 2¼, Böhm. 1½, Militärgr. und Galiz. bei 1 Mill., Dalm. 621.805, N. Oest. 389.230 St. u. s. w.). Im Durchschnitte der Jahre 1844—7 und 1850 wurden zwar nur 5.624 Schafe und 1.313 Lämmer und Kitzen aus Preußen nach Mähren und Schlesien ein-, dagegen 25.527 Schafe und 223 Lämmer und Kitzen dahin ausgeführt; allein es kamen (im Durchschnitte der Jahre 1843—7) 321.701 Schafe aus Ungarn nach Mähren und Schlesien und nur 13.333 von da dorthin[5]).

---

schweren ärarischen Beschälhengsten nicht zulässig war, die Pferdezucht noch immer in der Kindheit ist."

Dagegen verkannten das Beschäldepartement und der Landesthierarzt nicht (Gub. Nr. 44.232 von 1840), „daß der altmährische schlechte Schlag Pferde größtentheils verschwunden ist und die Pferde in Mähren an Größe und gefälligeren Formen gewonnen haben.

Die Nachzucht würde in der Veredlung um so rascher vorschreiten, wenn es nicht die Armuth, Mißbräuche und Vorurtheile des Landmannes hindern möchten, da er seine Nachzucht im ersten, längstens zweiten Jahre veräußert und die alten mindern Mütter zur Zucht behält, die Pferde zu früh einspannt und zu den schwersten Arbeiten in noch nicht ausgebildetem Alter benützt, auf der Weide noch immer das übliche nachtheilige Spannen der Füße herrscht und das Vieh im Winter in enge dunstige Stallungen eingepfercht wird."

In der Hanna, im Kuhländischen, in den Thälern der Oder, March, Thaya, Zwittawa, Schwarzawa u. a., um Troppau, Jägerndorf, Neustadt, Trübau, Wischau, Brünn, Iglau, Teltsch, Saar u. a., wie an den Straßen, die Fuhrverdienst gewähren, gibt es aber gute und ansehnliche Pferde; und nach Huzart werden in Böhmen und Mähren die schönsten Pferde gezogen, welche größtentheils gewandt und groß genug sind, um die schwere Kavallerie zu remontiren; die eigene Raçe ist jedoch durch die Züchtung mit verschiedenen Vätern verloren gegangen (Erdelyi, Beschreibung der einzelnen Gestüte des österr. Kaiserstaates, Wien 1827; österr. Encykl. IV. 202, 300).

Sehr häufig werden von Pferdespekulanten und dem Landmanne des chrudimer Kreises junge Fohlen in Mähren, besonders in der Hanna, aufgekauft, nach Böhmen gebracht, bei Hause großgezogen und nach 2 — 3 Jahren auf den großen chrudimer Roßmärkten veräußert, wo 5 — 8.000 Stück auf einmal zusammen kommen, wie anderwärts nur noch zu Dombrowa in Ostgalizien (österr. Lit. Bl. 1844 S. 126).

[5]) Lauer, welcher als Sekretär der m. s. Ackerbaugesellschaft seit 1821 alle Phasen der Entwickelung der m. s. Schafzucht genau beobachtete und ausgebreitete Studien machte,

Beträchtlich ist in Mähren und Schlesien die Zucht von Ziegen, deren Zahl man in Mähren mit 45.700, in Schlesien mit 19.400 annimmt, von Schweinen,

---

hat zwar schon in den Mittheilungen 1850 S. 481 — 503 sehr interessante Rückblicke über die Merinozucht geliefert. Da er sich jedoch mehr auf den wissenschaftlichen Standpunkt stellte, dürften die nachfolgenden historisch-statistischen Notizen über einen Culturzweig, welcher Mähren und Schlesien einen so hervorragenden Namen verschaffte, nicht unwillkommen sein.

Die Schafzucht in Mähren und Schlesien war zwar auch in früheren Zeiten ein Hauptzweig der landwirthschaftlichen Cultur, sowohl in den Schäfereien der Obrigkeiten, als bei dem Unterthane, wenn auch schwerlich von dem Belange, wie in Spanien, wo nach der Bemerkung König Ferdinands (1538) einzelne Bauern über 10.000 Schafe mit der feinsten Wolle, wovon feines Tuch, die Elle zu 5 — 6 Dukaten gemacht worden, besessen und ihren Töchtern bis 10.000 Dukaten Mitgift gegeben haben sollen (Neumann, Gesch. von Görlitz, S. 302). Horneck bezeichnete schon zu Ende des 17. Jahrhundertes die Wolle aus den böhmischen Ländern als die vorzüglichste und reihte die böhmische, dann die schlesische, endlich die mährische nach einander. Die Schafzucht konnte aber schon deshalb nicht recht gedeihen, so lange auf den (allerdings zuchtlosen und gefährlichen) Schafmeistern und Knechten sogar die Makel der Unehrlichkeit haftete und dieselben ihre Ehrlichkeits-Erklärung und die Befreiung von der Abdeckung des umgestandenen Viehes um schweres Geld (in Schlesien um 20.000 fl.) von der Regierung erkaufen mußten (Verordnungen in Mähren von 1702 — 1717, insbesondere Hfdt. 6. Februar 1703, in Wekebrod's Sammlung S. 87, und Patente in Schlesien vom 27. Juli und 22. Dez. 1707 in der schles. Ges. Slg., Leipzig 1736, S. 239 und 303. Vergleiche die mißbräuchlichen Gilden der märkischen Schäfer und Hirten im 16. bis 18. Jahrh., von Odebrecht, in d. märk. Forschungen 3. B. S. 292 — 303).

Als die Regierung nach Beendigung der Successions- und des 7jähr. Krieges mehr Muße erhielt, der Landescultur größere Aufmerksamkeit zu widmen, wendete sie dieselbe, in Verbindung mit der verbesserten Tuchfabrikation, insbesondere auch der Schafzucht zu. Diese wurde schon damals in Mähren sowohl im flachen Lande als im Gebirge stark getrieben, jedoch mit ungleichem Erfolge, indem die Gebirgsschafe wegen besserer Nahrung eine um ein Drittel, ja auch die Hälfte preiswürdigere Wolle gaben. Die Schafe wurden im Sommer geweidet, während des Winters aber im Stalle mit Hev, Grummet und Futterstroh genährt. Schon Viele hatten sich befließen, die einheimische Wolle zu verbessern, indem sie theils aus Spanien, theils aus Italien, besonders Mantua, und anderen Ländern Stöhre zur Zucht kommen ließen. Vorzüglich that sich der Fürst Lichtenstein auf seinen vielen mähr. Herrschaften hierin hervor. Derselbe erzeugte bereits eine Menge auf solche Art veredelter Wolle, hielt, neben einigen andern Besitzern großer Schäfereien, eigene Herden brauner Schafe, um von diesen die Wolle zur Bekleidung der Kapuciner und Franziskaner zu gewinnen, und beschränkte, neben einigen andern, die Schur der Schafe, welche bisher durchgängig zweimal des Jahres statt fand, auf einmal, da man zur Erzeugung der ganz oder halb wollenen Zeuge die einschurige Wolle benöthigte. Man hoffte den Bedarf an derselben zum Vortheile des Landes nach und nach um so mehr zu decken, als sie vorher nur aus Polen und Macedonien und zudem meistens so schlecht und unrein zu bekommen war, daß bei der Zubereitung 50 und auch mehr Procente verloren gingen, während der Verlust bei der einheimischen einschurigen kaum 15 oder 20 betrug, und auch die Obrigkeiten bei der einen Schur nicht weniger Wolle und einen höheren Preis erhielten.

deren es in M. 165.800, in Schl. 115.400 geben soll (in Ung. 2³/₄ Mill.*), der Hühner, von welchen (und Hähnen) 3 auf jeden Bewohner kommen sollen, vorzüglich aber der Gänse, angeblich bei 3 Mill. in Mähren und Schlesien.

Neben anderen Vorsichten fand man übrigens bei der neuen Einrichtung auch eine strenge Ueberwachung der Schafmeister und Knechte nöthig, da dieselben den Schafen die feine Wolle auszuziehen pflegten (Entwurf zur Kenntniß Mährens, um 1770, M. S.).

Zur Verbesserung der Schafzucht ließ man Widder aus der Barbarei, vorzüglich aus Anatolien, auch aus Spanien, Frankreich und Piemont kommen. Hiedurch gewann man eine feinere und bessere Wolle für die Tuch- und Zeug-Fabrikation. Dessen ungeachtet führte man noch eine Menge Wolle aus Spanien über Triest ein (l' état du Marquisat de Moravie, um 1778, M. S.)

Der Mangel einer feineren Schafwolle, als diejenige war, welche die inländische Schafzucht lieferte, kam bei der im Jahre 1763 gepflogenen Verhandlung wegen Einführung der preußischen Commerzial-Einrichtung in den österr. Ländern zur Sprache. Die Regierung ließ es sich sehr angelegen sein, die Schafzucht zu heben. Sie sicherte 4 Prämien zu 50—150 fl. für den besten Vorschlag zur Verbesserung der Schafweiden zu (Gubcirc. 11. März 1771), ließ eine gedruckte Abhandlung über die Schafzucht in Schlesien (1771), und einen Unterricht für die Schafzucht in Mähren, Brünn 1775 (Gubcirc. 29. Mai 1775), vertheilen.

Die Regierung drang, mittelst der damal bestandenen Manufaktur-Inspektoren, auf die Abschaffung der grobhaarigen und sonst mangelhaften Stöhre, namentlich in Mähren und Schlesien, und sorgte selbst für eine bessere Nachzucht. In dieser Rücksicht wurden (gemäß Hfdtes vom 15. Juni 1769) Schafmütter und Widder aus Padua und Spanien (woher die ersten Merino- oder feinwolligen Schafe 1765 nach Sachsen gekommen waren) auf Aerarialkosten beigeschafft und in die Provinzen unentgeltlich vertheilt. 1772 wurde eine Pflanzschule von 400 paduanischen und spanischen Mutterschafen und Stöhren von durchaus spanischer Abkunft auf dem 3 Stunden von Fiume gelegenen Kameralgute Mercopail an der Karls-Strasse angelegt und daraus vom J. 1772 bis 1782 die Vertheilung unter die Provinzen gegen einen halben Souverain für jedes Schaf vorgenommen. In Mähren erhielten 1771 bis inc. 1774 der Fürst Kaunitz *), die Grafen Blümegen und Erdödy und die Freiherren Petrasch, Bartenstein und von Stockhammer 100 Stück. Die erste allgemeine Vertheilung veredelter Schafe aus dieser Pflanzschule an die Dominien Mährens und Schlesiens gegen Bezahlung eines halben Souverains für jedes Schaf und Bestreitung der Transportskosten von Wien wurde 1775 angekündigt (Avertissement vom 6. März 1775) und an die Bewerber vollführt (brünner Intell. Blt. 1775 Nr. 17). Im J. 1776 fand die zweite Vertheilung Statt (eb. 1776 Nr. 14).

Bei der Auflassung dieser Pflanzschule wurde auf Mähren besonderer Bedacht genommen, weil hier die Schafkultur bei den Herrschaftsbesitzern — insbesondere dem Grafen Johann Mittrowsky, Oberstlandrichter und Präses der Ackerbaugesellschaft, welche eine

*) Hiernach dürfte die Nachricht zu berichtigen sein, als habe der König von Spanien Schafe aus seiner Schäferei dem österr. Bothschafter Dominik Grafen von Kaunitz (welcher es erst 1776 wurde) geschenkt, die nach Jarmeritz gebracht wurden, von da zum Theile an den Grafen Wrbna nach Großherrlitz kamen und die Stammeltern dieser Herde wurden (Mittheilungen 1824 S. 135). Hiernach ist auch nicht richtig, Graf Kaunitz (ein Sohn des Fürsten Staatskanzlers) habe die ersten spanischen Schafe in die österr. Staaten eingeführt und den ersten Grund zur einheimischen veredelten Schafzucht gelegt, vom Fürsten Lichtenstein durch die Errichtung einer veredelten Schäferei in Feldsberg unterstützt (Mittheilungen 1823 S. 188).

Endlich ist auch die Bienenzucht, obwohl gegen frühere Zeiten sehr im Rückschritte, nicht ganz unerheblich (in M. 58.200, in Schl. 9.700 Bienenstöcke,

---

Instruktion für die Schafkultur heraus gegeben, die lebhafteste Aufnahme gefunden und eben so schnelle als bedeutende Fortschritte gemacht hatte.

Nun wurde die k. k. Familienherrschaft Holitsch in Ungarn an der mährischen Grenze der Sammelplatz der edlen original-spanischen Schafe, da Maria Theresia einen Theil der 1768 aus Spanien erhaltenen 325 Stücke Merinos hieher hatte bringen, und die erste Vertheilung in Ungarn 1770 vornehmen lassen (der andere Theil kam nach Mercopail — Oesterr. Archiv 1830 S. 504) und Kaiser Joseph 1786 eine neue Parthie spanischer Schafe nach Holitsch und Mannersdorf kommen ließ. Von Holitsch aus sollte die Vertheilung an die in der Schafzucht ausgezeichnetsten Dominien geschehen.

Zugleich wurde (Bekanntmachung vom 23. März 1786) die Einführung italienischer und spanischer Schafe gegen Lösung eines Hofpasses zoll- und mautfrei erklärt (Mittheil. 1833 S. 89 — 92).

Schon damal wurde die starke Schafzucht und gute Wolle in Mähren und Schlesien hervorgehoben (Horneck, commentirt von Herrman 1784 S.57). Während der Centner Wolle in den andern österr. Ländern nur 30—40 fl. kostete, kam er in Böhmen und Mähren auf 70— 80 fl. zu stehen (Schweighofer S. 19). Die Versuche, welche an mehreren Orten in den herrschaftlichen Schäfereien geschehen waren, mittelst Einstellung spanischer und italienischer Widder, auch vieler Mutterschafe die Wolle zu verfeinern, hielt man schon guten Theiles erreicht (Schwoy, 1793, I. B. S. 19).

Andererseits wurde behauptet, daß sich die Schafzucht, wenigstens seit der versuchten Abolition der großen Ländereien, merklich vermindert habe, obwohl der Werth der Wolle durch die zunehmende Industrie immer mehr steige (Passy, Statistik Mährens, 1797, M. S.).

Die mähr. Landwolle behauptete schon damal einen vorzüglichen Platz unter den Wollgattungen, weil sie einen sehr schönen Faden gab und dabei sehr rein und sauber ausfiel. Sie war deßhalb sehr gesucht, reichte aber für die einheimischen Manufakturen ganz und gar nicht zu, daher sehr viel Wolle über Pesth, Weissenburg und Tyrnau aus Ungarn, etwas auch aus Spanien und Italien bezogen wurde. Der Handel mit ungar. Wolle war ganz in den Händen der Juden, während die mährische von den Tuchmachern selbst bezogen wurde. Die geringste Gattung der ersteren, in sofern sie für Tücher verwendbar war, kostete der Centner 44—46, die superfeine 100 nnd mehr Gulden. Die feinste mährische galt 90, keine unter 60 Gulden (merkantil. Erdbeschreibung von Böhmen und Mähren, Leipzig 1802, S. 225).

Da man der Natur das Geheimniß der Erhaltung und Veredlung einer Raçe noch nicht abgespäht hatte, artete die Pflanzschule durch Beimischung fremder Raçen, zumal der paduaner, wieder aus, bis 1801 eine neue Herde von spanischen Merinoschafen auf die k. k. Familienherrschaften gebracht und ohne Vermischung mit fremden Raçen fortgepflanzt wurde. Die kais. Familienherrschaft Holitsch hat das Verdienst, die erste Anregung zur Veredlung der Schafzucht im österr. Staate gegeben zu haben. Von da aus wurden nicht nur viele Widder, oft zu sehr hohen Preisen, in die Provinzen verkauft (1806 ein Widder um 3645, 1810 um 16.250 fl., 1811 um 30.000 fl. Bankozettel), sondern es stammen auch aus der 1801 nach Oesterreich gekommenen spanischen Herde größtentheils die vielen, in fast allen Provinzen vorhandenen Edelschafe, da aus der holitscher Schäferei jährlich 2 — 3.000 theils höchst veredelte Widder und Mutterschafe, theils echt spanische Widder an den Meistbietenden überlassen wurden; die Schäferei der Familienherrschaft Mannersdorf bei

in Gal. 195.000, Ung. 225.000, Böhm. 106.300, N. Oest. 15.300), da sie einen Ertrag von 3.520 Ct. Honig und 1.030 Ct. Wachs in Mähren und 580 Ct. Honig, dann 210 Ct. Wachs in Schlesien geben soll.

Wien macht selbst jener zu Holitsch den Rang streitig, obwohl die Franzosen 1809 1.400 Merinos derselben entführten und nach Rambouillet verpflanzten (Keeß, österr. Fabriks- und Gewerbswesen I. 358 ff., Mitthl. 1848 S. 335).

Nach dem Beispiele der holitscher überließ auch das auf der fürstlich lichtenstein'schen Herrschaft Loosdorf in Oesterreich unter der Ens an der Gränze Mährens bestandene öffentliche Schafvieh- und Wollversteigerungs-Institut jährlich über 1000 veredelte Widder und Mutterschafe an die Meistbietenden (Bisinger, österr. Statistik (1806) I. 150).

In Schlesien hob sich die Schafzucht schneller und mächtiger, als irgendwo. Es fand sich bald in der Schäferei des Grafen Strasoldo zu Maidelberg eine Stammherde von 1500 edlen spanischen und sächsischen Schafen, an denen zuerst das einmalige Scheren eingeführt, und der Zentner ihres feinen Vließes von den Fabriken des Mundi und Offermann in Brünn mit 150 fl. bezahlt wurde, während andere kaum 50 fl. erhielten.

Dieses reizte andere Gutsbesitzer zur Nachahmung, vorzüglich den Fürsten Carl von Lichnowsky (1778 — 1814), dessen Schafe jenen bald an Feinheit gleich kamen, an Menge aber sie weit übertrafen, und so der Stamm der meisten Schäfereien des Landes wurden. Begünstigend für die Vermehrung edler Schafherden war es, daß, gleich der Maria Theresia, auch Friedrich II. spanische Schafe an die Grundbesitzer seines Schlesiens vertheilte. Viele derselben sahen aber in ihrem nutzsamen Schafe nichts als das dumme Thier, und verkauften oder vertauschten sie an die eifrigern Schafzüchtler diesseits der Oppa um Pferde, Gemälde, Musikstücke und harlemer Blumenzwiebeln, deren Besitz damals den Stolz des schlesischen Adels ausmachte (Ens, Oppaland I. 181). Vom edlen General Grafen Strasoldo und von Maidelberg ging die Veredlung der Schafzucht in Schlesien aus (Jurende's redl. Verkündiger 1814 S. 491) und noch immer behauptet sie einen Vorzug unter ihren Mitbewerbern (Ens IV. 157).

Hochverdient um die Schafzucht machte sich der Fürst Carl Lichnowsky († 1814), Besitzer von Gratz in Oesterreichisch-, Kuchelna u. a. Gütern in Preußisch-Schlesien. Die ausgezeichneten lichnowsky'schen Schafe stammen aus den geißlern'schen, holitscher, mannersdorfer original-spanischen und sächsischen Herrden (ökon. Neuigkeiten 1811 Nr. 24, Mittheilung 1823 S. 99).

Unter den 48.939 Schafen, welche 1812 das Fürstenthum Teschen besaß, wurden über 5.000 der schönsten echt spanischen Merinos, vorzüglich auf den Gütern des Grafen Larisch, gezogen (redl. Verkündiger 1813 S. 364).

Unter den Privat-Schäfereien hat jene des gefeierten Baron Geißlern zu Hoschtitz in Mähren, wie keine andere im österr. Staate, für die Veredlung der Wolle gewirkt. Aus seiner Schule gingen die richtigen Veredlungsgrundsätze hervor (patriot. Tagebl. 1804 S. 578, Mittheilungen 1823 S. 76, 1824 S. 282). Durch spanische Widder und kluge Wahl der Mütter, durch Kreuzung der Raçen, durch gehörige Wartung und Pflege selbst im Stalle gelang es ihm schon vor einem halben Jahrhunderte, den Preis der Wolle seiner Schafe, welcher ehedem auf 45 — 55 fl. der Centner stand, auf 170 fl. zu erhöhen. Während die gemeinen Widder 2, höchstens 2¹/₄, die gemeinen Schafe 1¹/₄ Pfund Wolle gaben, erhielt er später von einem Widder 3³/₄, von einem Mutterschafe 2¹/₄ Pfund (ökonomischer Almanach f. 1802, österr. Literatur-Annalen April 1802, patriot. Tagebl. 1805

Wenn nun auch Mähren und Schlesien in der Schafzucht, was die Qualität der Wolle betrifft, den ersten, in andern Zweigen der Viehzucht aber, wie

Nr. 67). Seine, nur in 4—500 Stücken bestandene Schafherde warf jährlich einen reinen Nutzen von 30.000 fl. ab. Sie bestand aus lauter im höchsten Grade veredelten Thieren, welche von den Magnaten Ungarns und dem Adel aller österr. Länder und selbst vom Auslande zur Veredlung ihrer Herden gekauft wurden. Die jährigen Widder veräußerte Geißlern zu 300, die 2jährigen zu 1.000 fl., die Mütter zu 80 fl. das Stück, für einzelne Stücke wurden ihm (vergebens) 2 auch 3.000 fl. geboten. 1810 verkaufte er die Wolle zu 800 fl. den Centner den Gebrüdern Moro in Klagenfurt. 7 Pfund 24 Loth war das Höchste, was ein Widder gegeben hatte (Hesperus 1819 S. 289, 1810 S. 250).

Damal nahm man an, daß Mähren allein wenigstens 12.000 Ct. meistens veredelte Wolle erzeuge (eb. 1810 S. 377). Von den 110.923 Schafen, welche 1801 der znaimer Kreis zählte, waren bereits 64.556 veredelt; auf Namiest allein kamen 8.500. Der Centner der feinsten Wolle wurde um 140, keine unter 70 fl. verkauft (Demian in Lichtensterns Archiv 1804 1. H. S. 6 und 22).

Noch fand man einen Schutz der einheimischen Wollerzeugung gegen ausländische Concurrenz nöthig, indem der auf die Schafwolle gelegte Ausfuhrzoll vor der Hand noch belassen wurde (Hofkammerdt. 8. Februar 1815). Die Commerzhofkommission verordnete übrigens (11. Februar 1817), statt der nicht entsprechenden periodischen Eingaben der Kreisämter über den Einfluß des bestehenden Ausfuhrzolles der Schafwolle, deren Absatz, die Beschaffenheit der Viehzucht und deren Veredlung durch einige verständige und vertrauenswürdige Güterbebesitzer, Oekonomen und Handelsleute die Verhältnisse des Schafwollenabsatzes, so wie der Schafzucht selbst genau beobachten zu lassen und besondere Wahrnehmungen anzuzeigen (Andre's ökon. Neuigkeit. 1817 S. 487). Kurz nachher wurde aber der Ausfuhrzoll auf rohe Wolle aus den altösterr. Provinzen von 16 auf 8 fl. vom Centner herabgesetzt und der Vekehr mit Wolle in der ganzen Monarchie frei gegeben (a. h. Entschl. 14. März 1817) und einige Jahre später der Ausfuhrzoll bis auf 1 fl. vom Centner gemäßigt (a. h. Entschl. 3. Juli 1820).

Durch die Thätigkeit des Altgrafen Salm und des Wirthschaftsrathes Christian André wurde der mährisch-schlesische Schafzüchterverein, als Zweig der m. s. Ackerbaugesellschaft, 1814 in Brünn gegründet und die erste Schafvieh-Ausstellung veranstaltet. Die herrliche Zucht eines Baron Geißlern, Baron Bockel (auf Zbislawitz), Grafen Lamberg (auf Zbaunek und Kwassitz), Fürsten Kaunitz, Wirthschaftsrathes Petri (zu Theresienfeld bei Wien. Neustadt. S. Mittheil. 1848 S. 335), von Weissenburg, von Manner, eines Pöschl und m. a. erregte allgemeine Bewunderung; die Thiere und Wollmuster-Karten beurkundeten bereits den hohen Grad der Veredlung der Wolle, welcher in Mähren erreicht worden war (brünner Zeitung 1814 S. 811). Emanuel Freiherr von Bartenstein, einer der tüchtigsten Schafzüchter (†1838, S. Mittheilung. 1838 Nr. 9), leitete den Verein bis 1822, in welchem Jahre er resignirte (von da an war Wirthschaftsrath Dr. Teindl durch mehrere Jahre leitender Referent); selbst das Ausland anerkannte seine Verdienste, ehrte sie durch Besuche und Nachahmungen (eb. 1822 S. 244, 345). Seit 1814 veranstaltete die Gesellschaft zur Zeit ihrer jährlichen Generalversammlung zugleich eine Ausstellung veredelter Schafe, verbunden mit kritischen Beurtheilungen, Schäferprüfungen und wissenschaftlichen Verhandlungen. Nicht nur die vorzüglichsten Schafzüchter des Landes, Güterbesitzer und deren Beamte, sondern auch viele Schafzüchter aus Oesterreich, Böhmen und Ungarn nahmen mit lebhaf-

in der Zucht der Pferde, des Borsten- und Feder-Viehes, einen hervorragenden Rang im österr. Staate einnehmen, so stehen doch diese Länder hinsichtlich des

---

tem Eifer daran Theil; ein grosses allgemeines Nationalinteresse fand hierin eine wesentliche Beförderung. Rudolph André († 1825, Mittheil. 1825 Nr. 15) setzte sich nicht nur in seiner Anleitung zur Veredlung der Schafzucht (1817) ein Denkmal, sondern die Ackerbaugesellschaft gab auch einen von ihm verfaßten Unterricht über die Wartung des Schafviehes, für Schafmeister und ihre Knechte, in beiden Landessprachen heraus und nahm mit diesen jährliche Prüfungen daraus vor (eb. 1821 S. 153, 1822 S. 305). Der Schafzüchterverein umfaßte alles, was auf die Vervollkommnung der Schafzucht Beziehung hat und zu ihrer Emporbringung beitragen kann. Eine der ersten Autoritäten in der Sache (Freiherr von Ehrenfels) gab ihm das Zeugniß, daß er seit seinem Beginnen ein reges Fortschreiten beurkunde, mit der Zeit, der Fabrikation, dem Wollhandel und der Wissenschaft höherer Schafzucht Schritt halte und oft Allen vorleuchte (eb. 1830 S. 25). Seit seiner Begründung und Fortdauer nahm die mähr. Schafzucht ungemein zu. Ein bedeutendes Vorwärtsgehen in der Schafwollveredlung in Mähren wurde vorzüglich von der Zeit an von Aus- und Inländern bemerkt, als durch den m. s. Schafzüchterverein Licht und Wissenschaft über diesen so wichtigen Zweig der Landwirthschaft sich erweiterte. Selbst das Ausland sah beifällig auf dessen Wirken und fand ihn der Nachahmung werth (eb. 1821 S. 185, 1822 S. 345, 1824 S. 31, 74. 97, 113, 185, 1825 S. 396).

Bei der regen und umfassenden Wirksamkeit des Vereins nahm die Regierung auf diesen Culturzweig in neuerer Zeit einen weit geringeren Einfluß als auf andere. Sie beschränkte daher nur die Wollausfuhr durch einen Ausfuhrzoll, gab Belehrungen über die Heilung der Raude und Egeln (1787), über die Pocken der Schafe und ihre (dringend empfohlene) Impfung (1813), über den Nachtheil des Pfriemengrases auf Schafweiden (1829) heraus, sorgte allenfalls für echt cultivirten Impfstoff (1815) u. a.

Schlesien, welches früher häufig Schafe aus Mähren kaufte, machte erst seit ungefähr 1814 ganz außerodentliche Fortschrite in der Schafveredlung und, wie von einem anerkanten Schafzüchter (Baron Bartenstein) ausgesprochen wurde (Mitthl. 1824 S. 31), im Durchschnitte genommen selbst größere, als jene in Böhmen und Mähren.

Nach Keeß (österr. Fabrikswesen 1. T. [Wien 1819] S. 363) war unter den inländischen rohen Wollgattungen in Ansehung der Feinheit und Schönheit die schlesische unstreitig die erste; nach ihr folgten sich im Grade der Güte die mährische, böhmische, österreichische und ungarische. Die Wolle der übrigen Provinzen gehörte, mit einzelnen Ausnahmen, der mittleren und ordinären Sorte. Die besseren Sorten wurden zu sehr hohen Preisen verkauft, die feinste selbst mit mehr als 300 fl. C. M. der Centner.

Fürst Lichnowsky zu Kuchelna und Gratz, Graf Salm zu Raitz, Baron Badenfeld zu Fulnek, Graf Larisch zu Karwin und Deutschleuten, Wirthschaftsrath Schneider in Klein-Urhau, Graf Daun zu Vöttau und Skalitz, Baron Geislern, Graf Lamberg zu Kwassitz, Baron Emanuel und Anton Bartenstein zu Hennersdorf und Knönitz und viele andere wurden als ausgezeichnete Schafzüchter Mährens und Schlesiens (Keeß I. 359, Mitth. 1824 S. 75), Baron Bockel als hochverdient in dieser Sphäre (eb. 1830 S. 102) anerkannt; die 4.000 in hohem Grade veredelten Schafe des Grafen Harnancourt in Hrottowitz waren zum Theile erst aus Spanien bezogen (eb. 1831 S. 13). Die fulneker obrigkeitliche Schafherde (4.669 St.), aus den edelsten lichnowsky'schen herstammend, hatte alle vorzüglichen Eigenschaften des Elektorals (eb. 1829 S. 4 und 82). Erzherzog Carl brachte den beim Kaufe der Herrschaft Seelowitz (1819)

G e l d w e r t h e s d e s V i e h e s weit zurück. Wird derselbe in Mähren mit 37.952.000 Millionen Gulden (Pferde und Füllen 12.780.000, Rind- und Zug-

---

vorgefundenen Schafstand von 9.000 Stücken durch den ins Große getriebenen Futterbau binnen 3 Jahren auf 20.000 fortan veredelte Stücke und wollte ihn auf 30.000 bringen (eb. 1824 S. 196). Ausgezeichnet waren in der Schafzucht die mähr. Dominien Budischau, Czekin, Jamnitz, Klein-Urhau (Freihof), Knönitz, Lettowitz, Littenschitz, Malenowitz, Mißliboritz, Namiest, Ober- und Unter-Moschtienitz, Oppatowitz, Patschtawitz, Raigern, Raitz, Rossitz, Ostrau, Kwassitz, Kretin, Traubek, Böttau und Skalitz, Wezek, Wisternitz, Zdaunek, Zdislawitz u. m. a.

Die Schafzucht des teschner Kreises war bereits von großer Ausdehnung, der Veredlungsfortschritt außerordentlich. Die Wolle bei mehreren der größeren Herrschaften wurde nicht nur den edelsten und feinsten des Auslandes gleichgestellt, sondern sie machte bereits in der Ausgeglichenheit, Milde und Sanftheit, dann Kürze mit der stumpfen Form des Stapels mehreren Wollen des Auslandes den Rang in London streitig (Mitthl. 1828 S. 385).

Als eine Merkwürdigkeit und als Beweis, zu welcher Vollkommenheit es die landwirthschaftliche Industrie Deutschlands in diesem Erzeugnisse gebracht habe, zeigte man eine Probe mähr. Wolle vor, die von den Domänen des o l m ü t z e r E r z b i s c h o f e s Erzherzog Rudolph herrührte, welche, wie Kenner versicherten, an Vortrefflichkeit Alles übertraf, was bisher in dieser Art gesehen worden (allg. Zeitung 9. Sept. 1825, Beil.).

Im Allgemeinen fand man, daß die Wolle aus einigen Schäfereien Mährens und Schlesiens nicht nur allein den edelsten und feinsten des Auslandes unbedenklich gleichgestellt werden könne, sondern auch in der Ausgeglichenheit mancher ausländischen Wolle den Rang streitig mache (Mittheil. 1825 S. 139).

Der bekannte sächsische Wollhändler Max Speck prognosticirte, daß Mähren, welches in der Schafzucht schon so hoch stehe, durch sein Beispiel und seine Belehrung bald der treue Führer seiner Nachbaren sein werde (eb. S. 205). Auch gestand er, die mährische Wolle sei nach der Wäsche so schön, mild und fein, daß er außer Scharfenberg beim Pächter Krauße in all' den ihm bekannten Schäfereien Sachsens keine solche mehr finden könne, daß es da nicht leicht feinere Wollträger als in Mähren gebe, die mährische Wolle preiswürdiger als die sächsische sei und derselben bis auf die Wäsche in keiner Hinsicht nachstehe (eb. 1826 S. 33). Als zu erstrebendes Ideal wurde die höchste Veredlung hingestellt, welches von den vorzüglichsten Schafzüchtern Mährens allgemein erkannt, ergriffen und mit der ihnen eigenen Intelligenz und Sachkunde angewendet werde. Natürlich folge hieraus der jährlich sich mehr begründende ausgezeichnete Ruf der mähr. hochfeinen Herden und somit zugleich die große Nachfrage nach mähr. hochfeinen Wollen. Nach dem einstimmigen Urtheile bewährter Sachkenner stehe die mähr. und schles. Wolle der besten sächsischen vollkommen gleich (eb. 1826 S. 197). Daher kam man bei dem m. s. Schafzüchterverein überein, die edelste Wollsorte Mährens oder Schlesiens mähr. oder schles. Elekta im Gegensatze der sächs. Elektoralwolle zu nennen, welcher sie in ihren preiswürdigem Eigenschaften vollkommen gleich stehe (eb. 1825 S. 170). Es wurde der Wunsch ausgesprochen, daß die mähr. Herdenbesitzer die Schopf-, Bauch- und Fußwolle von dem übrigen Bließe trennen und insbesondere verkaufen möchten, wornach der Unterschied im Verkaufspreise der vorzüglichen sächsischen, preußischen und mähr. Wollen nicht groß sein dürfte (eb. 1825 S. 217). Der Israelit Lazar Auspitz etablirte 1819 in Brünn eine Woll-Sortirungs- und Accommodirungs-Anstalt und verkaufte von 1827 bis einschl. 1833 um beinahe

vieh 15.491.000, Schafe und Ziegen 4.441.000, Borstenvieh 5,240.000), in Schlesien mit 12.133.000 Millionen Gulden (Pf. 2.685.000, Rindv. 4.507.000,

---

eine Million Gulden C. M. sortirte Wolle nach England. (Die brünner Fabrikanten sortirten die Wolle selbst). Dennoch wurde viel sächsisches Schafvieh nach Mähren gebracht, aber nicht immer ausgewähltes; gewichtige Stimmen erhoben sich gegen das unüberdachte Beischaffen des letzteren (eb. 1822 S. 239, 1823 S. 399, 1824 S. 11, 75, 100, 1825 S. 219), wie auch gegen übertriebenes Sortiren (eb. 1833 S. 285, 305, 321). Dr. Löhner, ein großer Kenner der böhmischen Schafzucht, räumte jener Mährens den Vorrang ein, wegen einer verhältnißmäßig größeren Menge von Herden, welche durch constanten Charakter und Gleichartigkeit der ganzen Herde, hohe Feinheit und Ausgeglichenheit ihrer Vließe einen großen Vorsprung gewonnen (eb. 1828 S. 250). Die Ausländer gaben der mähr. Wolle rücksichtlich ihres milderen Anfühlens und ihrer größeren Geschmeidigkeit in der fabrikmäßigen Behandlung einen Vorzug vor andern österr. Wollen (eb. 1823 S. 188). Die schnellen Fortschritte, welche die Wollenerzeugung in Mähren und Oesterreich in den letzten zehn Jahren machte, erregte Bewunderung. Zwei Drittheile des ganzen Wollverkehrs nach England bestanden aus den Erzeugnissen der österr. Länder (Hesperus 1818 Beil. S. 1, allg. Zeitung 1825 Nr. 320). Wie schnell und stark die Einfuhr deutscher Wolle in England zunahm, zeigt folgende Uebersicht: Im Jahre 1808: 66.363, 1809: 613.813, 1810: 778.885, 1811: (Continentalsperre) 30.557, 1812: 28 Pfund – als Probe mähr. Wolle vom brünner Kaufmanne Mathias Schuberth nach England geschickt – 1814: 3.432.465, 1818: 8.432.237, 1822: 12.562.434½ Pfund, 1823: 32.840 und 1824: 40.627 Ballen (ungefähr 3 Ct.), nach einer andern Nachweisung 1824: 15.412.275, beziehungsweise 22.572.617, 1825: 43.700.555 Pfund — (Mittheilungen 1825 S. 333, 1826 S. 346 und Beil. z. 4. H.). Die inländischen Fabrikanten verarbeiteten nur zum geringen Theile die mährischen Wollen, weil sie ihnen zu hoch zu stehen kamen nnd bedienten sich mit geringeren, besonders ungarischen Mittelwollen. Die vorzüglicheren Wollen aus Mähren und Schlesien wurden größtentheils nach England, Frankreich und den Niederlanden zu weit höheren Preisen abgesetzt und fanden überall entschiedenen Beifall (Graf Colloredo, in den Mittheil. 1826 S. 242). Die vorzüglicheren Parthien mähr. Wollen wurden 1825 im Durchschnitte zu 250 — 260 fl. C. M. der Centner verkauft. Graf Haugwitz bekam für die Wolle seiner ausgezeichnet schönen, in beiläufig 8.000 Stück bestandenen Elektoralherden in der Grafschaft Namiest 280 fl., noch mehr Wirthschaftsrath Schneider in Klein-Urhau (Mitthl. 1825 S. 395).

Auf der frankfurter Messe 1823 wurde die mähr. Wolle, höher als alle übrigen, die supra mit 250, die prima mit 175 und so herab bis zur Lammwolle mit 95 (eb. 1823 S. 184), in den Jahren 1825 und 1826 aber von 85 bis 320 und 355 Reichsthalern der Centner (sächs. 280, böhm. 215, würtembergische 170) veräußert (allgem. Zeitung 1825 Beil. Nr. 140 und 321, 1826 Beil. Nr. 307, Mitthl. 1825 S. 169). Von den feinsten Gattungen mähr. und schles. Wollen wurde in den letzten Jahren ungefähr die Hälfte ins Ausland verführt und verkauft, dagegen der Bedarf dieser Provinzen durch Einfuhr aus andern österr., vorzüglich aus Ungarn, in feineren, mittelfeinen und ordinären Gattungen gedeckt (Mitthl. 1822 S. 404), da die Schafzüchter Mährens und Schlesiens der größten Mehrzahl nach zunächst preiswürdige kräftige Wolle für die Fabrikation von hochfeinen Tüchern erzeugten. Im J. 1828 wurde zum ersten Male in Brünn ein Wollmarkt gehalten, welcher nicht unerfreuliche Anzeigen darbot. Es stellte sich jedoch, da der Wollverkehr das ganze Jahr fortgeht, der Wollmarkt so wenig als Bedürfniß dar, daß im Jahre

Sch. 1.364.000 und Vorst. 3.577.000) angenommen, so entfallen auf einen Bewohner in Schlesien nur 25·7, in Mähren 20 Gulden (in Salzburg 87·9, Kärn-

1829 nur 1200 — 1500 Ct. aus Mähren, Schlesien und Ungarn zu Markt gebracht wurden (Mitthl. 1829 S. 214).

Die österr. Wollmärkte in Pesth (der größte), Prag, Pilsen, Brünn, Olmütz, Lemberg Tyrnau erlangten überhaupt gegenüber den großen deutschen (Berlin mit 68.000, Breslau 60.000, Landsberg 20.000, Stettin 19.070 Ct. jährlich) keine Bedeutung.

Wohl waren aber die ersten zwei Jahrzehende dieses Jahrhundertes der Zeitraum, in welchem sich die mährischen Schafherden wegen ihres Wollreichthums und ihrer Feinheit selbst im Auslande einen solchen Ruf erwarben, daß Schafzüchter aus Sachsen, Schlesien, Braunschweig, Pommern, Oesterreich, Ungarn, Polen und Rußland nach Mähren strömten, um sich zu sehr hohen Preisen von diesen edlen Herden Abstämmlinge zu verschaffen (Mitthl. 1833 S. 355). Selbst Kaiser Alexander kaufte eine beträchtliche Anzahl von Zuchtschafen aus den berühmten Schäfereien des Fürsten Lichnowsky in Schlesien und brachte sie auf seine Krondomänen.

Den Aufschwung, welchen Mähren und Schlesien in den ersten zwei Jahrzehenden dieses Jahrhundertes in der Schafzucht genommen, hielt auch in den folgenden zwei aus.

Die Merinozucht dieser Provinzen, hieß es, hat seit einem Decennium eine mächtige Umwandlung zum Bessern erfahren; was man früher als Ideal zu erstreben gesucht, wird gegenwärtig dem Auge vielseitig verwirklicht dargestellt. Die jährlichen Schafausstellungen in Brünn bieten jährlich Vollendeteres in Bezug auf das allgemein vorgesteckte, übrigens so schwer zu erreichende Ziel: edle kräftige Körpergestalt mit hoher Feinheit, Seidenartigkeit, Ausgeglichenheit und möglichsten Reichthum der Wolle dar (Mitthl. 1832 S. 169). Die Richtungen gingen jedoch schon auseinander. Eine gewichtige Stimme (Oberdirektor Köller) behauptete nämlich einerseits, daß die Wollzucht seit 10 Jahren rücksichtlich des Feinheitsgrades zu weit getrieben worden und im Wollertrage gesunken sei und rieth, zur Erzeugung vieler und guter Mittelwolle zurückzugehen und auch Kammwollen zu erzeugen. Dagegen empfahl eine andere, nicht minder bedeutende Stimme (Baron Bartenstein) dringend, auf dem gewonnenen Standpunkte, welcher im Lande nur sehr wenig wahrhaft feine Herden finden lasse, fest auszuharren und weiter zu schreiten. Dabei machte sie aufmerksam, daß die Mittelwolle mit dem unglaublich sich vermehrendem Erzeugnisse Ungarns und Neuhollands einen sehr harten und gefährlichen Kampf werde zu bestehen haben (Mitthl. 1833 Nr. 45 und 52, S. auch 1824 S. 206).

Die mährische und schlesische Schafwolle behauptete damal unter den im österreichischen Staate gewonnenen Sorten unstreitig den ersten Rang, und da sie keiner ausländischen mehr nachstand, hatte sie auf ausländischen Wollmärkten einen hohen Preis. In der Feinheit und Verkäuflichkeit der Wolle stellte man Sachsen, Mähren und Schlesien allen Ländern voran (wiener Zeitung 1837 Nr. 142).

Es ist zu bedauern, daß Mähren und Schlesien in dieser Glanzperiode keine Statistik ihrer Schafzucht erlangten, obwohl sie der Schafzüchterverein für eben so nothwendig als nützlich erkannte (Mitthl. 1822 S. 345, 1825 S. 3). Eine sehr instruktive Uebersicht lieferte Baron Ehrenfels (in den ökonomischen Neuigkeiten 1828 Nr. 85).

Ausgezeichnete und edle Schäfereien, die zum Theile spanische Merinosherden rein erhielten, befanden sich zu Austerlitz, Bochdalitz, Datschitz, Geppersdorf, Göding, Großherrlitz, Hennersdorf, Jarmeritz, Klobauk, Knönitz, Koritschan, Krzetin, Kwassitz, Lissitz, Lodenitz, Mallenowitz, Millotitz, Morkowitz, Namiest, Napagedl, Nassidel, Obrowitz, Ostrau, Pawlo-

then 51·8, Steyermark 43·1, Oberöstr. 38·5, Niederöstr. 22·7, Böhmen 20, Galiz. 32·2, Ung. 31·8).

In einem noch ungünstigeren Verhältnisse stellt sich die Bedeckung des Fleischbedarfes dar.

---

witz, Platsch, Prödlitz, Raitz, Ratschitz, Sokolnitz, Tischnowitz, Ungarisch-Brod, Wiese, Zdaunek, Zdislawitz. Der allgemeine Wetteifer, der unter den Schafzüchtern vorherrschte, ließ mit Recht eine noch höhere Stufe der Vollkommenheit erwarten. Zu diesem regen Streben trugen fortan nicht wenig das Bestehen des Schafzüchter-Vereins und die jährlichen Ausstellungen edler Schafe bei (Jurende's Wanderer 1837 S. 434, österr. Encykl. IV. 503).

Zu den ersten Schäfereien Deutschlands gehörten die fürstlich lichnowsky'schen in Oberschlesien (Gratz u. a.), welche aus mehr denn 20.000 Stücken bestanden. Man war hier in der Verbindung der Kraft in den österreichischen mit der Sanftheit und Zartheit der sächsischen Schafe so glücklich, daß diese Schäferei wie ein Stern erster Größe hervortrat und daß seit 20 Jahren Widder und Schafe aus derselben in alle Weltgegenden wanderten. Am meisten verbreitete sich dieser Schafschlag in Schlesien und die günstigen Erfolge derselben wurden faktisch durch die zunehmende Güte der schles. Wolle bestätigt. Seit langer Zeit kam nun die lichnowskische Schafart in hohen Ruf und es bildete sich in ihr eine gewisse Eigenthümlichkeit aus, welche sie auf ihre Descendenten getreulich übertrug. Da sie eine Vereinigung von zwei Haupt-Wolleigenschaften, nämlich Nerv- und Zartheit erreichte, und da diese Vereinigung durch mehrere Generationen hierdurch so vollkommen geschah, daß sie sich auf die Nachkömmlinge unwandelbar übertrug, so gewährte sie gleichsam der ganzen deutschen Schafzucht einen Stützpunkt. Dem Beispiele der lichnowsky'schen Schäferei folgten aber eine Menge anderer und sie sahen, wo man mit gehöriger Umsicht und Sachkenntniß verfuhr, ähnliche glückliche Resultate (Allg. Zeitung 1835, außerord. Beil. Nr. 48). Den lichnowsky'schen Schäfereien stellten sich rühmlich zur Seite die gräflich larisch'schen Herden von 40.000 Stücken (Centralort Karwin), welche hohe Veredlung, Nerv der Wolle, lobenswerthe Ausgeglichenheit und entschiedener Wollreichthum charakterisirten und zu den glänzendsten Juwelen zählten, die Deutschland in seinen veredelten Schäfereien hat (eb. 1840 Nr. 129).

Unter allen Schäfereien Mährens und Schlesiens wurde jedoch jene des Freiherrn Emanuel von Bartenstein zu Hennersdorf in Oestr. Schlesien obenan gestellt (Ens IV. 136). Die Schafzucht machte überhaupt den Stolz des troppauer Kreises aus. „Darin hat er, sagt Ens, III. 58, sowohl was die beziehliche Menge, als die Feinheit des Vließes betrifft, gewiß die meisten Provinzen des österr. Kaiserstaats hinter sich gelassen. Zu dieser stolzen Behauptung berechtigt ihn sein höchster Vieh- und Wollpreis, und die häufige Nachfrage nach beiden. Wo ist wohl der Centner Wolle mit 300 und mehren Gulden C. M., und ein Widder mit 200 Dukaten bezahlt worden, wie auf den Dominien Hennersdorf, Maidelberg, Grätz, Glockersdorf ꝛc.

Die Landwirthe von Mähren, Böhmen, Oesterreich, Ungarn und Galizien, und auch aus fremden Ländern, kaufen hier und im preuß. Antheil des Fürstenthums Troppau jährlich eine bedeutende Anzahl Stöhre und Mutterviehs zur Veredlung ihrer Herden.

Nach den mit glücklichem Erfolg belohnten Versuchen der Stallfütterung hat man seit einigen Jahren auch da Schäfereien errichtet, wo man es früher wegen Mangel an gesunden Weidegängen für gewagt gehalten hätte. Dadurch hat sich die Anzahl der Schafe seit einem Decennium von 54.247 auf 100.000 Stück erhoben, worunter $^1/_3$ super Electa,

In Mähren können nämlich vom Rind- und Jungviehe 228.810, von den Schafen 38.644, vom Borstenviehe 41 450 und von den Ziegen 1.828, zus.

$^1/_5$ Electa, $^1/_5$ prima, $^1/_5$ mittelfeine und $^1/_5$ ordinäre Wolle tragen, die größtentheils in schön gebauten lichten Stallungen wohnen."

Mähren und Schlesien stiegen zu ihrem Culminationspunkte in der Schafzucht hinan, insbesondere rücksichtlich der Zahl der Schafe. Waren diese in Mähren und Schlesien 1815 bis auf 395.907 herabgekommen, 1817 erst auf 402.642 und 1820 auf 448.812 angewachsen, so gab es ihrer im J. 1824 bereits 578.000, 1826: 683.329, 1827: 713.921, 1830: 749.189 (im olmützer Kreise 67.633, brünner 169.689, prerauer 65.821, hradischer 120.719, iglauer 61.767, znaimer 124.523, troppauer 78.663 und teschner 60.374), 1831: 742.696 (in Preußisch-Schlesien 1831: 2.403.953 Schafe und Ziegen — Zedlitz S. 352), 1834: 765.569, 1837: 796.340, 1840: 906299, 1843: 810.512, (18.117 Centner Wollertrag), und um diese Zeit (nach Handle) 788.736 (wovon 601.923 veredelt und 186.813 gemeine).

Bei der Versammlung der deutschen Land- und Forstwirthe zu Brünn im J. 1840 konnte Reßler rühmen, daß der österr. Staat überhaupt und Mähren insbesondere einen wesentlichen Antheil an den Fortschritten der Schafzucht in Deutschland genommen. „Die unter uns oft und mit Ehrfurcht genannte Mutter Theresia, sagte er, hat fast gleichzeitig mit dem Churfürsten August von Sachsen die Merinos in Deutschland bleibend eingeführt, und jene berühmten Schafstämme geschaffen, welche noch heute zur gegenseitigen Korrektur eingeschlichener Fehler dienen. Mähren darf sich vorzugsweise das Verdienst zueignen, daß es durch die Geisler'sche Schule zu Hoschtitz, und durch die seit dem Jahre 1814 angeregten Schafzüchter-Vereine zu Brünn, Wien und Prag die Quelle der heutigen wissenschaftlichen, rationellen Schafzucht geworden, denn zu Hoschtitz bei Geislern und seinem Freunde Biedermann hat vor etwa 50 Jahren der, auf die Schafzucht früher nie für ausführbar gehaltene Sprung aus der Hand, und die Führung der Generationsregister in den Stammherden seinen Anfang und bleibende Anwendung gefunden.

Geisler aber zeugte geistig auf dem kleinen von ihm zu einem landwirthschaftlichen Eldorado umgeschaffenen Gute Hoschtitz — die fleißigen Nachfolger Vockl, Podstatzky, Swoboda, Köller M., Herrmann (seit fast 40 Jahnen als Mährer in Ungarn wirksam), Rud. André ɛc.; er schuf den klassischen Boden der Schafzucht im hradischer Kreise, den kein reisender Schafzüchter seit 50 Jahren unbesucht läßt; er war der Verbündete, ja der Führer unserer Magnaten in der Schafzucht: Lichnowsky, Haugwitz, Daun, Wrbna, Bartenstein. Was unser Schafzüchter-Verein Gutes und Großes geleistet, davon zeigen die von Mähren aus entsprossenen, und in der Zeit ihres größten Flors vorzüglich von hier aus genährten ökonomischen Neuigkeiten, davon zeugen unsere mährischen Mittheilungen. Wer es begreift, wie wichtig die deutsche Merinoszucht nicht nur für die deutsche Landwirthschaft, sondern auch für die deutsche Industrie in Wollstoffen geworden ist, muß die größte Hochachtung für alle Förderer dieses, seit den letzten 70 Jahren fast neu geschaffenen Erwerbszweiges fühlen Vor jener Zeit lobte man es, daß 1000 (Land-) Schafe wohl 100 Gulden Nutzen brächten, und heute haben wir nicht wenige Schäfereien unter uns, in denen die Renten von 100 Schafen 1000 fl. Nutzertrag ausweisen.

Selbst der Bauer hat an diesen Fortschritten und vermehrten Einnahmen aus der Schafzucht seinen Theil gefunden. Mit Ausnahme der mähr. schles. Sallaschen, auf denen noch Molkenwirthschaft mit dem alten melkfähigeren Landschafe getrieben wird, ist dieses

310.732, in Schlesien 67.107, 10.313, 28.850 und 776, zus. 107.046 n. ö. Centner Fleisch gewonnen werden; es kommen daher auf einen Bewohner in

---

fast allenthalben verschwunden, und hat einem Merinos-Blendlinge Platz gemacht, dessen Wolle im Centner 90 — 100 fl., folglich das doppelte des Preises für die altmährische Wolle gilt.

Damit man uns Mährer nicht der Eigenliebe und des Undanks gegen die Nachbarn beschuldige, wollen wir, im Rühmen der älteren Verdienste um die Schafzucht, Holitsch mit seinen großen Schaflicitationen aus den kaiserlichen Stammherden von Mannersdorf, Eßlingen, Leiben, Pawlowitz; Theresienfeld mit seinen falten- und wollreichen Negrettis; Nagelsdorf und Meidling mit seinem angepriesenen Eskurialschaf, und Thaers eifrigen Vertheidiger, den gründlichen, und bis an sein Ende eifrigen Löhner in Böhmen nicht vergessen" (Amtsbericht über diese Versammlung, Olmütz 1841 S. 215).

Die größere Zahl des im Lande vorhandenen Schafviehes bestand damals aus hochveredelten Thieren, welche ein, zu verschiedenen höheren Fabrikationszwecken, geeignetes Material lieferten. Diese übrigens unter sich bezüglich des Feinheitsgrades der Wolle doch auch sehr verschiedenen Herden waren fast ausschließend ein Eigenthum der gewesenen Obrigkeiten. An diese hochfeinen und feinen obrigkeitlichen Schafherden schlossen sich mit eben so vielen und auffallenden Gradationen in Bezug auf Feinheit und Brauchbarkeit der Wolle die vom Bauer gehaltenen Landschafe, deren Zahl wohl weit geringer, aber doch nicht unbeträchtlich war und mit Rücksicht auf den verhältnißmäßig viel größeren Begehr und Verbrauch der ordinären Tücher, auch der Fabrikation ein sehr brauchbares und beinahe mehr gesuchtes inländisches Wollproduct liefert, auf dessen Verbesserung und beziehungsweise Verminderung nicht unbedingt eingerathen wurde (Mittheil. 1843 Nr. 7).

Der österr. Staat hatte im Jahre 1785 nur 7 (Ungarn 4), 1818 schon 12 Millionen, 1840 aber 27.269.026 Schafe oder 2.246 auf eine Quadratmeile, mit einem Wollerträgnisse von 56.763.900 Pfunden (von 1 Schafe ungefähr 2 Pfund Wolle jährlich) oder nach der gewöhnlichen Annahme wenigstens von 700.000 Ct. (in Frankreich gab es 1840: 32, Rußland 40, Großbritannien 48, Spanien 12 Millionen, in Preußen 16.344.018 Schafe oder 3.219 auf eine Quad. Meile). Unter allen Ländern des österr. Staates standen Mähren und Schlesien oben an; die äußere Haltung und Behandlung des Schafviehes wurde als Muster aufgestellt; das gemeine Landschaf war beinahe ganz verschwunden. Verhältnißmäßig gingen aber mehrere Länder in der Zahl der Schafe vor (Böhmen 1.660.370, Galizien 1.466.170, Militärgränze 1.002.845, Ungarn 17 Millionen (nach andern nur 4), Siebenbürgen 2.200.000), sonach auch in der Größe der Wollproduktion, welche man in Mähren und Schlesien mit 18 117 Ct. annahm. Die österr. Schafwollindustrie verarbeitete größtentheils inländischen Rohstoff. 1831 wurden 38.593, 1843: 53.444 Ct. meistens ordinäre türkische Wolle im Werthe von 2.137.760 fl. C. M. ein-, dagegen aber 1831: 83.244, 1836: 180.616, 1841: 167.190 und 1843: 115.918 Ct. im Werthe (der Centner mit 80 fl. angenommen) von 9.272.440 fl. C M. (1836: 14½ Millionen) oder ⅕ des inländischen Erzeugnisses ausgeführt. Ein großer Theil der in den deutschen und slavischen Provinzen verarbeiteten Wolle kam jedoch aus Ungarn, denn es wurden 1831: 229.123, 1842: 240.669 Ct. im Werthe von 19.253.520 fl. C. M. aus Ungarn eingeführt und zwar 126.378 Ct. nach Niederösterreich, 99.000 Ct. nach Mähren und Schlesien und 14.000 Ct. nach Galizien (über Schafwollwaaren-Erzeugung, Wollhandel und

Schlesien nur 22·7, in Mähren gar nur 16·4 Pfund Fleisch und letzeres Land geht nur noch der Lombardie vor (12·7, Salzb. 87·2, Kärnthen 46·8, Oberöst. 37·8, Unteröst. 21·8, Böhm. 22·6, Ung. 37·1). Diesen Zuständen gemäß steht auch die Gewinnung an Milch (254.607.000 wiener Maß Kuh- und 13.710.000 Maß Ziegenmilch im Werthe von 13.416.000 Gulden in Mähren, 88.696.000 Maß Kuh- und 5.820.000 Maß Ziegenmilch im Werthe von 4.726.000 in Schlesien), von Butter, Schmalz, Molken und Topfen (53.000 Centner in Mähren, 17.000 in Schlesien, 80.000 Nieheröst., 97.000 Oberöst., 161.000 Steyerm.) zurück und nur in der Käsebereitung (119.000 Ct. in Mähren, 45.000 in Schl.) gehen beide Länder den meisten andern der österr. Monarchie vor, was auch eine mehrere Ausgleichung des Gesammtgeldwerthes zur Folge hat (4.325.000 Gulden in M., 1.575.000 in Schl., Nieheröst. 1.888.000, Ober-Oesterreich 3.483.000, Steyerm. 4.319.000, Böhm. 15.993.000, Gal. 11.625.000, Ungarn $10^1/_2$ Mill.). Die Annahme des jährlichen Gewinnes an Schafwolle in Mähren mit 11.130 und in Schlesien mit 3.161 Centnern soll hinter der Wirklichkeit weit zurückbleiben. Andererseits wird freilich die Schafwoll-

---

Verkehr mit Schafwollwaaren in Oesterreich, von Stubenrauch, in dessen österr. Kalender 1846 S. 211 — 227; Elsner, die Zukunft von Deutschlands Wollerzeugung und Wollhandel 1845).

Von da an macht sich schon der Rückschritt in der Schafzucht, was die Zahl der Schafe betrifft, bemerkbar.

In den Landgemeinden ist das gemeine grobwollige Landschaf, welches beinahe das ganze Jahr auf der Weide zubringt, vorherrschend, jedoch zeigt sich hie und da auch bei den kleinen Grundbesitzern eine Art veredelter Schafe, welche durch den Ankauf von Sprungwiddern aus den Schäfereien der großen Grundbesitzer entstanden sind. Während das zweischürige gemeine Landschaf im Durchschnitte jährlich 3 — 4 Pfund grobe Wolle gibt und diese der Centner mit 60 — 100 fl. verkauft wird, erhält man vom Merino-Schafe $1^1/_4$ — $1^3/_4$ Pfund und 150 — 200 fl. C. M. von der feinen Wolle. Dermal haben freilich die Coursverhältnisse einen großen Einfluß und die ordinäre Wolle steht so hoch im Preise, daß sie die feine drückt und selbst peruarner, wie australische Wolle glücklich concurriren.

Nicht unerwähnt kann übrigens die Alpenwirthschaft gelassen werden, welche in den Gränz-Karpathen gegen Ungarn im teschner, prerauer nnd hradischer Kreise auf den sogenannten Salaschen und Paseken getrieben wird und insbesondere den unter dem Namen Brinza bekannten Käse hervorbringt (Schwoy I. 18, II. 505, 524, III. 41, 167, André's Bibl. alles Wissenswürdigen 11. Abthl. (das Weib) 1794, Jurende's Verkündiger 1814 S. 71, Hesperus 1818, 11. H. Beil. S. 172 — 4, vaterländische Blätter 1819 S. 125, Mittheilungen 1823 S. 234 — 9, 1824 S. 22 und ff., 1843 Nr. 7, der Hausfreund für 1846 S. 58).

*) Nach den mehrmal erwähnten Durchschnitten wurden zwar nur 1.175 Schweine und 25.742 Spanferkeln aus Preußen nach Mähren und Schlesien ein-, dagegen 67.598 Schweine und 414 Spanferkeln dahin ausgeführt; allein es kamen 39.436 Schweine und 4.642 Spanferkeln aus Ungarn nach Mähren und Schlesien und nur 2.555 Schweine und 6.395 Spanferkeln gingen von da dorthin.

Produktion Schlesiens in den früheren Jahren nur mit 2200 — 2400, im J. 1851/2 gar nur mit 1700 Ct. im Werthe von 250.000 fl. angenommen (Ber. der tropp. Handelskammer 1853, S. 22). Der Mehrbedarf der einheimischen Industrie, welcher (1851) im Bezirke der brünner Handelskammer auf 124.800, (1852) der olmützer auf 24.000 und (1853) der troppauer auf 35.000 Ct. berechnet wurde, wird von auswärts bezogen. Aus Ungarn insbesondere sind im Durchschnitte der Jahre 1844 — 7 über N. Oest. 125.492, über Mähren und Schlesien 58.854 Ct. eingeführt worden.

Nimmt man den Bedarf an Arbeitskräften zum landwirthschaftlichen Betriebe auf 92.685 Pferde in Mähren und 20.465 in Schlesien an und reducirt die Leistungen der Ochsen auf jene der Pferde, so verbleiben zu anderweitigen Bedürfnissen, ohne Rücksicht auf das Zuchtvieh, jedoch nach Abschlag der Füllen und des Jungviehes, 38.069 Pferde in Mähren, 3.154 in Schlesien oder doppelt so viel Ochsen, welche bei dem gegenwärtigen Stande der Industrie trotz der Vermehrung der Dampfmaschinen nicht ausreichen, weil diese hauptsächlich nur Menschenhände und Wasserkraft ersetzen.

Andererseits genügt aber auch die vorhandene Futtermenge für eine normale Fütterung des Viehes nicht, denn der Futterbedarf wird in Mähren auf 45.147.000, in Schlesien auf 12.652.000 Centner Heuwerth, die Bedeckung aber in sämmtlichen Futterpflanzen, in Theilen von Mais, Gerste, Hafer und Hülsenfrüchten, so wie im Ueberschusse des Strohes (15.384 000 Ct. in Mähren, 1.028.000 Ct. in Schl.), nach Abschlag des Streubedarfes (9.279.000 Centner in M., 2.537.000 Ct. in Schl.), auf 43.614.000 Ct. in Mähren und 7.319.000 Ct. in Schlesien berechnet.

Erklärlich wird daher auch die Klage über Düngermangel, welcher, wenn auch der Verlust auf der Weide und die Sorglosigkeit in der Aufbewahrung nur wenig, der Wiesen- und Gartenbedarf gar nicht berücksichtiget wird, so groß erscheint, daß in Mähren und Schlesien, bei einer Gewinnung von 78.094.000 und 22.434.000 Ct. Dünger, jährlich nur 41 und beziehungsweise 55 Ct. auf ein Joch zu bedüngendes Acker- und Weinland entfallen, Schlesien in dieser Hinsicht einen der letzten, Mähren aber den letzten Platz einnimmt (Salzb. 284, Tirol 213, Steyer. 95, Oberöst. 92, Niederöst. 62, Böhm. 54).

Die Unzulänglichkeit des Viehstapels in Mähren und Schlesien überhaupt tritt noch mehr hervor, wenn man erwägt, daß derselbe stehen geblieben oder wohl gar zurückgegangen ist, während sich die Bevölkerung fast verdoppelt hat. Nach der (wie es scheint, sehr unzuverlässigen oder auch nicht richtig angegebenen) ersten Volkszählung in den deutschen Erbländern, gerade vor hundert Jahren (1754), soll Mähren eine Bevölkerung von 867.222, Oest. Schlesien von 154.207 und Böhmen von 1.941.284 Seelen gehabt haben, sonach im Vergleiche mit der Gegenwart das erste (mit 1.821.270 Seelen) um 110, das zweite (mit 444.903) um 185·5 und das dritte (mit 4.467.470) um 130 Percent mehr

besitzen, alle drei aber unter den deutschen Ländern der Monarchie die größten Fortschritte in der Volkszunahme gemacht haben (wiener Zeitung 1854 S. 3219, S. S. 5 dieser Abhandlung). Nimmt man aber nach den späteren verläßlicheren Conscriptionen die 1770ger Jahre zum Anhaltspunkte, so ergibt sich für 1775 eine Bevölkerung Mährens von 1.134.674, jetzt von 1.821.270, in Schlesien 1776 von 247.064, jetzt von 444.903 Seelen. Dagegen zählte Mähren 1770: 175.909, 1771: 176.315, 1775 (nach der großen Hungersnoth) nur 152.367 Pferde (Schwoy gibt sie bei den einzelnen Kreisen zu gering mit 142.387 an), jetzt (1851) hat es 109.308; Schlesien besaß 1774: 27.717, 1776: 20.948, jetzt besitzt es 21.409 Pferde. Im Jahre 1770 hatte Mähren 56.000, 1771: 56.001, 1775 nur 42.770, im Jahre 1800: 41.536, Schlesien 1771: 5.868 Zugochsen, 1805 zählten beide 63.186 Mast- und Zugochsen, dermal haben sie 62.175 Mast- und Zugochsen (M. 54.697, Schl. 7.478). Im Jahre 1801 wurden in beiden Ländern 386.808, fünfzig Jahre später 353.193 Kühe (M. 261.942, Schl. 91.251), im Jahre 1805: 521.473, im Jahre 1851: 595.453 Schafe (M. 463.729, Schl. 131.714) gezählt [1].

[1] Auch die Vertheilung auf das Land blieb ziemlich stätig, wie folgende Kreisübersicht (wobei die Aenderungen in der Kreiseintheilung nicht zu übersehen sind) wahrnehmen läßt:

	Pferde		Ochsen		Kühe		Schafe	
	1771	1843	1771	1843	1818	1843	1818	1843
Brünner Kreis	40.126	26.520	8.717	5.273	45.177	45.150	81.795	177.045
Olmützer dto.	50.160	28.307	3.353	3.077	66.075	66.377	30.822	61.091
Prerauer dto.	36.514	22.811	3.200	3.758	40.873	44.696	25.605	68.435
Hradischer dto.	24.500	19.318	16.051	15.984	33.057	37.240	61.961	152.394
Iglauer dto.	5.949	5.823	16.887	18.241	30.425	27.366	39.454	56.918
Znaimer dto.	19.066	11.458	8.793	9.525	25.682	23.303	90.031	129.453
zus. in Mähren ..	176.315	114.297	56.001	55.858	241.289	244.132	329.668	645.336
			Zugochsen	Mast- und Zugochsen				
Fürstenthümer Teschen und Bielitz (teschner Kreis)	14.770	14.353	3.093	2.949	32.759	46.507	17.800	82.557
Fürst. Troppau, Jägerndorf und Neisse (tropp. Kreis)	12.947	8.896	2.775	4.646	31.122	45.985	37.765	82.619
zus. in Schlesien ..	27.717	23.249	5 868	7.595	63.881	92.492	55.565	165.176

Die Natural-Produktion überhaupt.

Weit günstiger stellen sich die Verhältnisse hinsichtlich jener jährlich erzeugten Naturprodukte dar, welche im neuen Kataster berücksichtigt wurden. Eine Vergleichung mit der früheren Zeit ist jedoch nur rücksichtlich jener Produktion zulässig, welche auch der josephinische Kataster, zudem unter weniger speziellen Rubricken, in Betrachtung zog (S. S. 46 u. ff.); auch bietet die Paralelle mindere Gewähr, da die Operationen des älteren Katasters weit schneller und minder eindringend vor sich gingen, als diejenigen des neuen. Uebrigens entnehmen wir die nachfolgende Uebersicht der Natural-Produktion Mährens (mit Hinweglassung der Bruchtheile) der handschriftlichen Beschreibung des Katastral-Inspektors Handle, ohne uns in eine Erörterung der Differenzen mit den aus Hain's Statistik früher gelieferten Nachweisungen einzulassen (die Natural-Produktion Mährens und Schlesiens, nach Hain, weisen die Mittheilungen 1853 Nr. 50, 51, 1854 Nr. 14 nach).

Fruchtgattung	Area, welche der jährliche Bau der Fruchtgattung einnimmt, in Jochen	jährlich erzeugte Fechsung	
Winter-Weizen	163.110	2.542.483	Mtzn.
Sommer dto.	7.715	74.016	"
Winter-Korn	485.636	6.656.194	"
Sommer dto.	13.006	115.045	"
Gerste	130.667	2.473.380	"
Hafer	438.615	7.323.490	"
Erbsen	35.847	408.532	"
Linsen	4.848	42.566	"
Wicken	11.453	108.642	"
Wickengerste	918	10.735	"
Kukurutz oder Mais	5.163	97.014	"
Hirse	19.596	335.593	"
Haidekraut	3.133	33.003	"
Fisolen oder Bohnen	2.308	28.697	"
Mohn	1.050	11.299	"
Anis	441	5.170	"
Erdäpfel	124.967	12.241.945	"
Leinsamen	17.446	60.619	"
Flachs		62.583	Ctr.

Fruchtgattung	Area, welche der jährliche Bau der Fruchtgattung einnimmt, in Jochen	jährlich erzeugte Fechsung
Hanfsamen	4.207	38.051 Mtzn.
Hanf		19.793 Ctr.
Stoppelrüben	141	5.231 Mtzn.
Kraut-, Zucker-, Kohlrüben, Möhren	937	122.968 "
Weißkraut	712	65.259 "
Kleeheu und Grummet	55.830	1.625.633 Ctr.
Wicken-Mischling-Heu	20.858	506.414 "
süßes Wiesenheu	*) Summa für alle 4 Heu-Gattungen 730.162	2.160.560 "
" Grummet		710.558 "
saueres Heu	Summa für alle Gattung. Grummet 351.310	716.173 "
" Grummet		285.540 "
gemischtes Heu		2.916.879 "
" Grummet		1.163.923 "
Schilfheu *)	. . . . .	5.792 "
Deckrohr	858	2.549 Schbr.
Brennrohr	. . . . .	. . . . . . "
Wein	29.553	375.037 Emr.
Hartes Holz:		
Rothbuchen	Summa für alle Holzgattungen 385.300	135.069 Klftr.
Weißbuchen		95.699 "
Eichen		93.481 "
Birken		69.454 "
Eschen		8.952 "
Erlen		14.198 "
Ahorn		. . . . . . "
Ulmen		7.997 "
Haseln		1.467 "

Fruchtgattung.	Area welche der jährliche Bau der Fruchtgattung einnimmt, in Jochen	jährlich erzeugte Fechsung
Weiches Holz:		
Tannen	Summa für alle Holzgattungen 645.311	389.458 Klftr.
Fichten		181.312 "
Kiefern		159.071 "
Lerchen		1.631 "
Aspen		64.120 "
Linden		11.312 "
Pappeln		5.133 "
Weiden		13.165 "

Rückblick auf die Entwicklung der landwirthschaftlichen Zustände.

Werfen wir an der Scheide noch einen Rückblick auf die Veränderungen in der Landwirthschaft seit der Zeit, als ein wissenschaftliches Leben in derselben auftaucht, so können wir im Allgemeinen mit Beruhigung der Anerkennung beipflichten, welche einer der Coriphäen in der landwirthschaftlichen Welt schon vor einiger Zeit aussprach. „Die Fortschritte, welche die Landwirthschaft in den letzt vergangenen 50 Jahren gemacht hat, sind ganz ungemein groß (sagt Burger, im Berichte über die Versammlung der deutschen Land- und Forstwirthe, Olmütz 1841, S. 56), und wer, wie ich, sich erinnert, welches der Zustand war, in dem sich vor dieser Periode Ackerbau und Viehzucht befanden, kann nicht anders, als hocherstaunt sein, so glückliche Aenderungen in allen Zweigen des Haushaltes zu bemerken, besonders wenn man darauf Rücksicht nimmt, daß während der ersten Hälfte dieser Periode Deutschland und insbesondere Oesterreich in einem fast beständigen Kriege begriffen war, ja daß zeitweilig ein Theil seiner Länder eine Beute der Feinde war, und daß wir erst in der zweiten Hälfte dieser Periode die Segnungen des Friedens genießen, den uns der Himmel und die Weisheit unserer Regenten bewahren möge.

Wir erkennen die Fortschritte der Bodenkultur, theils aus der Aufhebung oder Beschränkung der Brache, aus der Einführung oder Vermehrung der Kultur der Futterpflanzen, des Klees, der Luzerne, des Mengfutters, der Runkeln, aus der freiwilligen Theilung der Gemeindeweiden, aus der allgemeinen Ein-

führung und ungemein großen Ausdehnung der Kultur der Kartoffeln und des Mais, aus der geregelten Benützung der Forste, aus der Besamung und Bepflanzung der Wälder, aus der Stallfütterung des Melkviehes und aus der allgemeinen Einführung der Merinos, wodurch die gemeinen Land-Schafe in manchen Gegenden völlig verdrängt worden sind; theils wird auch das Fortschreiten der Bodenkultur durch seine glücklichen Wirkungen bemerklich. Wir sehen, daß der Werth des Grund und Bodens bedeutend gestiegen ist, und daß ein großer Theil der Kapitalien auf Landgüter angelegt wird; wir sehen, daß in den deutschen Provinzen von Oesterreich die Zahl gut gebauter, nicht selten mit Ziegeln gedeckter Bauernhäuser alljährlich zunimmt, und mit Vergnügen bemerkt man, daß die Kleidung der Landleute mit der besseren Wohnung übereinstimmt."

Die bisher angedeuteten Verhältnisse haben manche Schattenbilder hervortreten lassen. Der Wunsch, daß bald Licht werde, erscheint um so begründeter, als Mähren und Schlesien zwar schon viel von ihrem Ackerbau-Charakter verloren haben [8]), gleichwohl aber der Ackerbau in der Größe der Produktion und der damit beschäftigten Bevölkerung (55 pCt. oder 1.042.000 Seelen in Mähren, 53 pCt. oder 251.000 in Schl., 53·7 pCt. in N. Oest., 58·3 pCt. in Oberösterreich, 54·4 pCt. in Böhm., 85 pCt. in Galiz.) noch vorwiegt und die Anforderungen an den Ackerbau bei stark wachsender Bevölkerung und Industrie immer größer werden. Mit der Grundentlastung ist das größte Hinderniß des Aufschwunges gehoben, bricht der neue Tag an; der ungleich größere, mächtig gestiegene Bodenwerth verkündigt ihn.

Die Hebung der Intelligenz durch Verbesserung des Volksschulwesens, durch Errichtung landwirthschaftlicher Lehranstalten (Ackerbauschulen [9]), höherer und Central-Lehranstalten und Vereine [10]), die mehrere Zuwendung von Capitalien

---

[8]) Schon vor längerer Zeit hatten nur Böhmen (fast unter 9 erwachsenen Männern 2 Landbauern) und die Lombardie (unter $4^3/_4$ Familienvätern einen ansässigen Landbauer) eine geringere Agricultur-Bevölkerung als Mähren und Schlesien (unter $3^1/_2$, wie in N. Oesterreich), wogegen sie in der gewerblichen auch nur von der Lombardie (wo jeder 6. erwachsener Mann ein Gewerbsmann war), Böhmen (unter 13 Männern 2 Gewerbsleute) und N. Oesterreich (unter $7^1/_2$ ein Gewerbsmann) übertroffen wurden, da auf 9 Männer ein Gewerbsmann kam. Mähren und Schlesien hatten 75.726 behauste Landbauern (Lichtenstern, österr. Statistik, Brünn 1820 S. 200, 291). Im Jahre 1834 kamen im Küstenlande, in Böhmen, Mähren und Schlesien auf einen Landbebauer (Bauer) 29 Einwohner und in den ersteren 88, im zweiten 65, in den dritten 59 Joche des benützten Bodens zu bestellen, während sich in den andern Ländern der Monarchie die Zahl der Bauern zur Bevölkerung des Landes wie 1 : 10 (Militärgränze), 1 : 12 (Galizien), 1 : 17 bis 1 : 23 stellte (Springer, österr. Statistik I. 202).

[9]) Für welche der mährische Landesausschuß seit einigen Jahren jährlich 1.500 fl. aus Landesmitteln erfolgt und bei der Ackerbaugesellschaft ein Fond gebildet wird.

[10]) Mähren hat es seit 1849 nicht weiter als auf 5 Bezirksvereine, als Zweige der Ackerbaugesellschaft, nämlich den nikolsburger, trebitscher, morawetzer, trübauer und tischnowitzer ge-

durch Errichtung von Credits-Anstalten [11]), der mehrere Schutz gegen Feuer, Hagel und Viehseuchen, die Regelung der in neuester Zeit sehr gelockerten und unsichern Verhältnisse der Dienst- und Arbeitsleute, die Aufhebung der Servituten und des Flurzwanges, die Commassation und Arrondirung des Bodens und seine Entwässerung (Drainage), die Regelung der Flüsse und der Wasserbenützung, die thunlichste Cultivirung der Hutweiden, die Beseitigung der Gemeinde-Unwirthschaft u. a. sind wohl die brennendsten Fragen.

Die landwirthschaftlichen Nebenbeschäftigungen.

Den etwas getrübten Blick auf die landwirthschaftlichen Zustände im Ganzen können die zum Theile großen Fortschritte wieder erheitern, welche mehrere landwirthschaftliche Nebenbeschäftigungen oder Culturzweige, die auch der Landwirthschaft sehr förderlich sind, in neuester Zeit gemacht haben.

Die Bier-, Branntwein- und Essig-Erzeugung steht gewöhnlich mit dem landwirthschaftlichen Betriebe auf den größeren Besitzungen in Verbindung, da die Abfälle der ersteren zwei das trefflichste Mastfutter geben, zur andern aber allerlei landwirthschaftliche Abfälle verwendet werden. Die Zuckererzeugung hat nicht nur zu lohnenderer Verwendung nicht unbedeutender Ackerflächen geführt, son-

---

bracht, von welchen zudem nur einige ein Leben entfalten, die andern aber siechen; Schlesien hat noch keinen solchen Verein.

[11]) Die nahe drei Millionen Gulden Conv. Münze, welche die neuen Filial-Escompten-Anstalten der österr. Nationalbank zu Brünn (sie trat am 1 Juli 1853 ins Leben und escomptirte doch schon bis Ende Dezember 1853: 2.485 Wechsel im Betrage von 3.353.910 fl. 29 kr.), Olmütz und Troppau verleihen, dann die halbe Million Gulden, welche die neue mähr. Sparkasse zu Brünn (bisher die einzige selbständige in Mähren und Schlesien) in Umlauf setzt, dienen zunächst der Gewerbs- und Handels-Industrie. Die neue Leihanstalt der Nationalbank zu Brünn auf öffentliche Papiere mit 1 Million Gulden Dotation vermittelt vor der Hand mehr die Einzahlungen auf das neue National-Anlehen. So erübrigen für die ländliche Industrie zunächst nur die Waisenkassen auf dem Lande, welche allerdings bedeutend sind, und der Contributionsfond der ehemaligen Unterthanen, welcher vorzugsweise vor andern österr. Ländern in Mähren und auch Schlesien sorgsam gepflegt wurde und schon im Jahre 1843: 564.432 fl. in 5 pCt. Conv. Münze und 3.517.625 in $2^1/_2$ pCt. W. W. Staats-, dann 1.620.900 fl. C. M. Privat-Schuld-Obligationen und 1.225.941 fl. C. M. an sonstigem Vermögen (darunter der Geldwerth von 632.219 Metzen Körnern) besaß. Ein großer Theil der Gelder dieser Fonds, wie der Stiftungen, Gemeinden, ämtlichen Depositen u. s. w. ist jedoch beim Staate angelegt. Hier liegen noch fruchtbare Keime der Entwicklung. Bei dem nun eben herrschenden großen Geldmangel käme sie insbesondere auch dem mährischen großen Grundbesitze zu Statten, welcher 1851 mit 3.632.891 fl. nominal, 1.876.377 fl. W.W., 20.225.693 fl. Conv. Münze, 25.290 Dukaten und 10.000 Reichsthalern, dann mit einer jährlichen Leistungs-Summe von 39.470 fl. nominal, 26.947 fl. W. W. und 175.910 fl. C. M. belastet war (Schriften der historisch-statistischen Sektion 3. H. S. 133).

dern gibt auch Abfälle in beträchtlicher Menge zur Viehmast und Fütterung. Der Bergbau leistet zwar zunächst der Industrie, in nicht geringem Grade aber auch diesen landwirthschaftlichen Nebenzweigen die erheblichsten Dienste.

A. Die Bier-Erzeugung.

Mähren und Schlesien haben weder ihren seit Jahrhunderten begründeten Ruf hinsichtlich der Güte des hier erzeugten Bieres bewahrt, noch hat auch die Menge der Erzeugung an und für sich, so wie im Verhältnisse der angewachsenen Bevölkerung zugenommen. Dafür hat sich aber die Erzeugung und Consumtion des Branntweins polypenartig ausgebreitet. Bei Einführung der Trankſteuer (1777) wurde die jährliche Consumtion des Biers in Mähren allein auf 270.674 Fässer (des Weines auf 18.732 und des Branntweins auf 2.000 Fässer) veranschlagt und zu Anfang dieses Jahrhundertes die Biererzeugung in Mähren mit 250.000 Fässern angenommen.

Nach den Trankſteuer-Tabellen wurden im 36jährigen Durchschnitte der Jahre 1777 — 1812 jährlich 932.574 (Wein 420.699 Eimer), im Durchschnitte der Jahre 1797 — 1806 aber über 1 Million Eimer Bier in Mähren verzehrt (Wein 353.317 Eimer). Im Jahre 1833 berechnete man nach der Verzehrungssteuer-Zahlung die Biererzeugung Mährens in 315 Braustätten auf 189.330, und Schlesiens in 109 Braustätten auf 26.634, zus. auf 215.964 Fässer (das doppelt so große Böhmen erzeugte 1 Million Fässer, Baiern bei 700.000 Eimer).

Im Jahre 1841 erzeugten 423 Bierbrauereien in Mähren und Schlesien 885.774 Eimer Bier, 1845: 417 Bräuereien 995.705 Eimer, 1850: 429 Bräuereien 1.254.105 Eimer, 1853: 423 Bräuereien (317 in Mähren, 106 in Schlesien), 1.166.904 Eimer (Mähren 985.252, Schlesien 181.652).

B. Die Branntwein-Erzeugung.

Bei Einführung der Trankſteuer (1777) wurde die jährliche Branntwein-Consumtion Mährens nur auf 2.000 Fässer veranschlagt und sie ergab sich auch in der That nach den Trankſteuer-Tabellen nicht größer als mit 44.832 Eimern im Durchschnitte der Jahre 1797 — 1806 und mit 45.920 Eimern im Durchschnitte der Jahre 1777 — 1812. Als die Trankſteuer aufgehoben und an ihrer Stelle die Verzehrungssteuer eingeführt wurde (1829), gab es in Mähren 1.304 Branntweinbrennereien und, nach der Steuereinnahme von dem in den Jahren 1830, 1831 und 1832 ausgeschänkten Branntweine wurden in Mähren und Schlesien jährlich 69.914 Eimer verzehrt.

Im Jahre 1841 standen in beiden Ländern 1.156 Brennereien im Betriebe, welcher bei 4 einen fabriks-, bei 923 einen gewerbsmäßigen Umfang hatte und bei 229 nur eine Nebenbeschäftigung der Landwirthschaft war; alle zusammen erzeugten 455.413 Eimer Branntwein. Im Jahre 1845 waren nur noch 685 Brennereien im Betriebe, davon 4 in fabriks-, 503 in gewerbsmäßigem Umfange

und 178 als Nebenbeschäftigung; die Erzeugung war auf 362.878 Eimer herabgegangen und sie sank im Jahre 1850, als nur 611 Brennereien (4 fabriks-, 441 gewerbsm. und 163 als Nebenb.[12]) thätig waren, auf 184.247 Eimer herab. Obwohl vom V. Jahre 1850 an, zur Erhöhung der Staatseinnahmen und Herstellung der Gleichheit nach Aufhebung der Zwischenzolllinie gegen die ungarischen Länder, eine höhere Steuer nach dem Maischraume eintrat, stieg dennoch die Branntwein-Produktion wieder sehr bedeutend und zwar im Jahre 1853 in 445 mährischen Brennereien mit 2.854.229 Eimern Maischraum auf 285.412 und in 186 schlesischen Brennereien mit 838.272 Eimern Maischraum auf 83.825, zusammen in 631 Brennereien auf 369.237 Eimern Weingeist. In Schlesien insbesondere ist die Spiritus-Erzeugung, welche 185$^1/_2$ auf ungefähr 25.000, 185$^2/_3$ aber auf 58 — 62.000 Eimer angenommen wurde, sowohl für die Oekonomie-Besitzer als den Handel von Wichtigkeit (Ber. der troppauer Handelskammer 1853 S. 20.).

Der immer größere Anbau der Erdäpfeln hat auch die Branntweinerzeugung im ausgedehntesten Maaße gesteigert. Mißernten, die Kartoffelfäule, die Mäßigkeits-Vereine u. a. erklären die große Veränderlichkeit. Bier- und Branntwein-Erzeugung ist seit Jahrhnnderten ein ausschließendes Recht der ehemahligen Dominien und gewisser Corporationen oder der im Kaufswege an ihre Stelle getretenen Eigenthümer und wird gewöhnlich verpachtet, wobei beide Theile vorübergehend den größten Nutzen ziehen wollen. Diese Einrichtung, verbunden mit der gewöhnlichen Verpflichtung der Schänker zur Abnahme des Getränkes von den Berechtigten und der geringen Ausbildung der Producenten ist wohl das größte Hinderniß jeder Vervollkommnung. Mit Rücksicht auf diese erscheint es nicht als Verlust, daß die kleineren Branntweinerzeuger immer mehr eingehen, während die größeren sich technisch vervollkommnen, da die neue Steuereinrichtung der Entwicklung Spielraum gönnt. Während die Bierbrauereien in Nieder- und Oberösterreich sammt Salzburg, durch keinen Zwang gehemmt, den ausgedehntesten Betrieb haben (N. Oestr. 1850 mit 1.650.274, Oberösterr. nebst Salzburg mit 952.732 Eimern Erzeugung), sind jene in Böhmen (4 Mill. Eimer), Mähren und Schlesien der technischen Einrichtung nach am umfangreichsten. Und in der Größe der Branntweinerzeugung schließen sich Böhmen (1841 mit 455.413, 1850 mit 222.104 Eimern Erzeugung), Mähren, Schlesien und Oesterreich (1850: 33.882 Eimer) zunächst Galizien und die Bukowina (1841 mit 1.885.500, 1850 (nebst Krakau) mit 789.233 Eimern Erzeugung) an. In der Mannigfaltigkeit der veredelten gebrannten geistigen Flüssigkeiten zeichnen sich aber Mähren und Schlesien vor allen andern österreichischen Ländern aus. Auch hob sich dieser Fabrikationszweig so rasch, daß es im Jahre 1845 in Mähren

[12]) Schlesien hatte 1850: 171 Brennereien, wovon 3 fabriks-, 61 gewerbsmäßig und 107 als Nebenbeschäftigung betrieben wurden.

und Schlesien bereits 40 Rosoglio=Fabriken gab, während der ersten nicht vor dem Jahre 1783 erwähnt wird.

C. Die Essig-Erzeugung.

Die Essig=Erzeugung im Großen führte in Mähren der als Chemiker, Physiker und Pyrotechniker ausgezeichnete Leopold von Smetana († 1810) ein, welcher für seine Fabrik in Hayan 1797 ein zehnjähriges Privilegium zur Fruchtessigerzeugung erhielt.

Der hier erzeugte Essig stand an Wohlgeschmack und Schärfe dem besten Weinessige nicht nach und wurde in alle österreichischen Länder versendet. Nach Ausgang der Privilegiumszeit verbreitete sich die Essigerzeugung in Mähren so rasch, daß man schon 1833 rühmen konnte, die vielen Frucht= und Essigfabriken im Lande brächten vortrefflichen Essig im Ueberfluße und zu so wohlfeilen Preisen hervor, daß selbst ärmliche Haushaltungen sich dieses bereits durch Jahre her gewohnten guten Essigs bedienen können, ohne zu dem weit schlechteren Bier= oder gar zu einem noch viel schlechteren Treberwasser=Essige greifen zu müssen. 1841 gab es in Mähren 6 Essigfabriken und in 2 mährischen und 1 schlesischen Fabrik wurde nebenbei Essig hervorgebracht.

D. Die Zucker-Erzeugung.

Schneller als alles andere breitete sich in Mähren und Schlesien die Runkelrüben=Zuckerfabrikation aus. Nach mehreren wieder aufgegebenen Versuchen während der Continentalsperre, Zucker aus inländischen Stoffen zu erzeugen, errichtete der freiherrlich dalberg'sche Generalbevollmächtigte Grebner im Jahre 1829 die erste Runkelrüben=Zuckerfabrik zu Kirchwidern in Mähren. 1831 bestand erst Eine Fabrik mit 1300 — 1400 Ct. Erzeugniß, 1841 gab es in Mähren und Oesterr. Schlesien schon 15 Fabriken mit 26 — 27.000, 1851: 30 Fabriken mit einer Produktion von 120.000 Ct. Zucker. 1841 betrug die Produktion von Rohzucker aus inländischen Stoffen im österreichischen Staate 104.929, 10 Jahre später mindestens 275.000 Ct., wovon ³/₄ auf Mähren, Böhmen und Schlesien allein entfielen. Von den 125 österreichischen Zuckerfabriken im Jahre 1851 hatten Mähren und Schlesien 31, Böhmen 63. Ungeachtet der erst im Jahre 1850 eingetretenen Besteuerung dieser Fabrikation dehnte sie sich doch in Mähren und Schlesien bis 1853 auf 37 Fabriken und 1 Siederei aus. Sie stehen in zwei Hauptgruppen um Brünn und Olmütz und einzeln zerstreut. Zur ersteren gehören 14 Fabriken, nämlich in Brünn (2), Raitz, Tischnowitz, Eichhorn, Königsfeld, Schwarzkirchen, Rossitz, Oslawan, Möbritz, Sokolnitz, Raigern, Seelowitz und Martinitz, zur andern 12, nämlich in Olmütz, Proßnitz, Bedihoscht, Wisternitz, Doloplas, Czelechowitz (2), Neustadt, Domazelitz, Rimnitz, Kwassitz, Zborowitz und Napagedl. Vereinzelnt liegen sie zu Gaya, Bisenz, Grusbach, Schebetau, Freiberg, Ostrau. Eine ganz unbedeutende Sie=

derei ist in Dürnholz. Von den 5 schlesischen, welche ihren Rübenbedarf großen Theils aus Preußisch-Schlesien beziehen, kommen 2 auf Troppau, 1 auf Barzdorf, Stauding und Obersuchau. Unter allen österreichischen Ländern nimmt der Rübenbau in Mähren (8.950 Joche) und Schlesien (1.430 Joche) die größte Bodenfläche ein (in Böhmen, wo 1853: 52 Fabriken im Betriebe standen, nur 8.300, im ganzen österr. Staate 25.233 Joche), wird hier am meisten Steuer gezahlt, Brennstoff verbraucht und wohl auch Zucker erzeugt. Versteuert wurden (nach dem Mstbte. vom 7. September 1850 mit 5 kr. der Ct. frische und 27½ kr. trockene Rüben, nach der a. h. Entschließung vom 18. Juli 1853 aber mit 8 und 44 kr.) in Mähren 1851: 1.678.618, 1852: 1.945.018, 1853: 1.746.687, in Schlesien 1851: 107.421, 1852: 411.753, 1853: 342.567 Ct. Runkelrüben (in Böhmen 1853: 2.001.611, im ganzen österr. Staate 5.360.055 Ct.).

An Brennstoff, auf Braunkohle reducirt, verbrauchte Mähren 1853: 2.100.000, Schlesien 410.000 Ct. (Böhmen 2.430.000, der ganze österr. Staat 6½ Millionen Centner). (S. meine Abhandlung: Die Zuckerfabrikation in Mähren und Oesterr. Schlesien, im 3. H. die Schriften der hist. stat. Sektion (1852) S. 41 bis 58; Darstellung der Rübenzucker-Fabrikation der österr. Monarchie in den Jahren 1851 — 3, in den Mittheilungen aus dem Gebiete der Statistik, herausgegeben von der Direktion der administ. Statistik 3. Jahrgang 4. H. (1854) und aus diesen in den Mittheilungen der mähr. schles. Ackerbaugesellschaft 1854 Nr. 48 ff).

Im Jahre 1853 erzeugten die 33 mähr. Siedereien 7.968.169 Pfund Roh-, 2.733.007 Pfund gedeckten, 1.834.393 Pfund Raffinat-Zucker und 3.489.894 Pfund Melasse, die 5 schlesischen aber 2.617.293 Pfund Roh-, 300.622 Pfund gedeckten, 529.064 Pfund Raffinatzucker und 1.384.890 Pfund Melasse, zusammen beide 10.585.462 Pfund Roh-, 3.033.629 Pfund gedeckten, 2.363.457 Pfund Raffinatzucker und 4.874.784 Pfund Melasse, im Ganzen 20.857.332 wiener Pfund oder 208.573 Ct.

E. Der Bergbau.

Einen nicht minder großartigen, wenn auch langsameren Aufschwung nahm der Bergbau und die Montan-Industrie überhaupt in Mähren und Schlesien. Wir halten uns nicht bei den erfolglosen Versuchen auf, welche im 17. und 18. Jahrhunderte auf edle Metalle gemacht wurden, nachdem der frühere Segen längst eingegangen war. Die ämtlichen Nachweisungen über die Bergbau-Erträgnisse beginnen erst mit dem Jahre 1783. Sie zeigen, wie, unter dem Einfluße der Eisenbahnen und Fabriks-Industrie, auch das Wachsthum des Bergbaues und der Montanindustrie der neuesten Zeit angehört. Im Jahre 1783 erzeugte Mähren 29.327, Schlesien 7.724, zusammen 37.051 Ct. Eisen, 1825 beide 64.264 Ct., im Durchschnitte von 1819 — 1829 jährlich 67.557, 1830: 91.717, 1840: 157.703, 1848: 298.798 Ct. Roheisen, 1853: 1.348.773

Centner Eisensteine (Mähren 1.014.128, Schlesien 391.645) im Werthe von 220.091 fl. (Mähren 140.110, Schlesien 79.980), 341.013 Ct. Roheisen (Mähren 308.396, Schlesien 32.616) im Werthe von 1.289.117 fl. (Mähren 1.159.120, Schlesien 129.997); beide Länder erzeugten weiter 1825: 17.733, im Durchschnitte von 1819 — 1829 jährlich 15.375, 1830: 24.471, 1840: 65.571, 1848: 133.788, 1853: 240.365 Ct. Gußeisen (Mähren 197.851, Schlesien 42.514) im Werthe von 1.722.971 fl. (Mähren 1.415.777, Schlesien 307.194). Unter allen Ländern der Monarchie waren (bis 1848) Ungarn, Mähren und Schlesien in der Roheisen-, Mähren und Schlesien in der Gußeisen-Produktion am bedeutendsten gestiegen (Hain II. 181).

1783 wurden in Mähren 3.105 Ct Steinkohlen im Werthe von 1.086 fl. 45 kr. gewonnen (in Schlesien geschah erst 1776 und 1786 bei Karwin, 1787 bei Ostrau ein Anfang), noch 1797 nicht mehr als 4.828 Ct. in Mähren im Werthe von 1.914 fl. Bis 1819 stieg der Steinkohlen-Bau in Mähren und Schlesien erst auf 179.283 Ct. (Schlesien 107.658) im Werthe von 85.368 fl., 1830 auf 427.206 Ct. (Schlesien 217.858) im Werthe von 62.928 fl., 1841 schon auf 1.797.142, 1842: 1.956.213 (Mähren 615.375, Schlesien 1.340.838) 1850: auf 3.884.859 Centner (Mähren 1.344.948 Schlesien 2.539.911) im Werthe von 913.119 fl. (Mähren 460.300, Schlesien 452.819), 1853 auf 4.720.640 Ct. (Mähren 1.636.796, Schlesien 3.083.844) im Werthe von 1.297.849 fl. (Mähr. 565.468, Schles. 732.380[13]).

Mähren brachte an Braunkohlen (auf welche in Schlesien kein Bau besteht) im Jahre 1819: 2.514 Ct. im Werthe von 1.579 fl., 1842 schon 144.398, 1843: wieder nur 6.433, 1844 aber 256.612 Centner im Preise von 36.627 fl., 1845: 401.356 Ct. im Werthe von 56.899 fl., 1850: 678.817 Ct. im Werthe von 84.553 fl., 1853: 788.888 Ct. im Werthe von 112.689 fl. hervor (an Stein- und Braunkohlen zusammen erzeugten Mähren und Schlesien im zehnjährigen Durchschnitte von 1819 — 1829: 316.704, 1830: 407.206, 1840: 1.659.803, 1848: 3.503.644 Ct. Hain II. 219).

Die Graphit-Produktion, welche nur in Mähren Statt findet, hob sich von 200 Ct. im Jahre 1830 auf 1.450 Ct. im Jahre 1840, 5.713 Ct., im Jahre 1848 und 17.940 Ct. im Jahre 1850, fiel aber 1853 auf 14.238 Ct. im Werthe von 1.868 fl.

An Alaun endlich brachte Mähren 1783: 1.630, 1825: 3.778, 1830:

---

[13]) Die troppauer Handelskammer weiset in ihrem Jahresberichte für 1853, Troppau 1854 S. 36, die schlesische Steinkohlen-Erzeugung im Jahre 1853 mit 3.497.824 Ct. im Werthe von 1.077.928 fl. nach, weil sie die Produktion der Brüder Klein bei Hruschau und Pol. Ostrau mit 287.456 Ct. zu Schlesien, die k. k. Berghauptmannschaft aber dieselbe bei Přiwos zu Mähren, dann die erstere die Produktion des Freiherrn von Rothschild zu Pol. Ostrau, Orlau, Dombrau und Hruschau mit 1.276.020 Ct. zu Schlesien, die andere aber 153.202 Ct. bei Mähr. Ostrau zu Mähren und nur 1.150.402 Ct. bei den andern 3 Orten zu Schlesien rechnet.

3.823, 1850: 2.487 und 1853: 2.700 fl. C. M. im Werthe von 18.900 fl. hervor (der zu Groß-Pohlom in Schlesien 1807 begonnene Bau auf Alaun Vitriol und Ocker ging später wieder ein).

Stellt man eine Gesammt-Uebersicht des Bergbau-Fortganges in beiden Ländern zusammen, so erhält man folgendes überraschende Bild.

Im Jahre 1783 gewann Mähren durch den Bergbau 29.327 Ct. Eisen, 3.105 Ct. Steinkohlen, 1.630 Ct. Alaun, 95 Ct. Vitriol, Schlesien 7.724 Ct. Eisen und 130 Ct. Vitriol, alles zusammen im Geldwerthe von 187.382 fl.; im Jahre 1825 erzeugten beide zusammen 64.264 Ct. Roh- und 17.733 Ct. Guß-Eisen, 297.788 Ct. Steinkohlen, 3.788 Ct. Alaun und 55½ Ct. rothe Farbe im Gesammtwerthe von 384.142 fl.

1848 repräsentirte der Bergbau in Mähren und Schlesien, bei welchem 10.800 Individuen beschäftiget waren, bereits einen Geldwerth von 2.437.020 fl. Noch höher stand derselbe im Jahre 1850, nämlich

in Mähren mit	239.149 Ct.	Roheisen	im Werthe von	778.679 fl.,
	114.972 „	Gußeisen	„ „ „	623.205 „
	1.344.948 „	Steinkohlen	„ „ „	460.300 „
	678.719 „	Braunkohlen	„ „ „	84.533 „
	2.487 „	Alaun	„ „ „	14.922 „
und	17.940 „	Graphit	„ „ „	5.133 „
		zusammen	im Werthe von . .	1.966.772 fl.,

welcher aber, mit Hinzurechnung des Werthes der Hüttenerzeugnisse, sich auf 3.761.520 fl. erhöhte.

Schlesien producirte 1850: 50.742 Ct. Roh- und 25.779 Ct. Gußeisen, dann 2.539.911 Ct. Steinkohlen (im Werthe von 452.819 fl.) und seine gesammten Berg- und Hüttenerzeugnisse hatten einen Werth von 1.191.317 fl. Beide Länder hatten sich daher in der Berg- und Hüttenproduktion (nebst dem Graphitbaue) bereits auf eine Höhe von 4.957.970 fl. oder nahe an 5 Millionen Gulden erhoben. Sie haben aber nicht nur in der Größe der Erzeugung, insbesondere von Roh- und Gußeisen, ungewöhnliche Fortschritte gemacht, sondern auch in dessen Veredlung. Denn sie behaupten einen verhältnißmäßig großen Antheil an den Eisen- und Stahlhämmern, Puddlings- und Walzwerken und mechanischen Werkstätten, die Hervorbringung von Raffinaten aus Roheisen (368.500 Ct.) ist größer als in jedem andern Lande der Monarchie, selbst Steyermark, Kärnthen und Böhmen (Hain II. 250, 253), wenn auch der Geldwerth von 3.360.000 fl. geringer ist als in den ersteren zwei (S. meine Abhandlung: Der Kohlenbau in Mähren und Schlesien, in der Sch. den hist. stat. Sektion 2. H. (1852) S. 1—32; die Eisenindustrie in den mähr. und schles. Karpathen, von Fritsch, in den Mitthl. 1852 Nr. 8; Mitthl. der Direktion der administ. Statistik Oesterreichs 1. Jahrgang 1. H. (1852) und 2. Jahrgang 2. H. (1853), worin S. 1—57 die Montan-Industrie Mährens und Schlesiens im Jahre 1851 beschrieben ist; daraus die Stein- und Braunkohlen-Gewinnung in Mähren und

Schlesien, in den Mitthl. 1853 Nr. 42 — 45. S. auch die Berichte der Handelskammern in Brünn, Olmütz und Troppau seit 1851).

Noch beträchtlich höher stieg jedoch der Bergbau Mährens und Schlesiens schon in den nächsten Jahren, indem im Jahre 1853 in beiden Ländern

zusammen	341.013 Ct.	Roheisen	im Werthe von	1.289.117 fl.,
	240.365 „	Gußeisen	„ „ „	1.722.971 „
	4.720.640 „	Steinkohlen	„ „ „	1.297.849 „
	788.888 „	Braunkohlen	„ „ „	112.689 „
	14.238 „	Graphit	„ „ „	1.868 „
und	2.700 „	Alaun	„ „ „	18.900 „

daher die Bergwerks-Produkte allein im Werthe von . . . . 4.444.454 fl. CM. gewonnen wurden. Hierbei sind aber noch nicht in Anschlag der noch versuchsweise betriebene Bau auf Gold, Silber, Blei und Satinober bei Zuckmantel und Johannesberg in Schlesien, der neu begonnene Gypsbau bei Troppau, die beträchtlich zunehmende Schiefergewinnung bei Eckersdorf, Dorfteschen, Freihermersdorf, Meltsch und Groß-Glockersdorf in Schlesien (1853 im Werthe von 220.000 bis 240.000 fl.) und bei Sternberg, Hof, Kunzendorf, Waltersdorf und Friedland in Mähren, die viel zu geringe Benützung des eben so mannigfachen als ausgezeichneten Marmors in Mähren und Schlesien (S. Mittheilungen 1852 Nr. 17) u. m. a.

Die Industrie [14]).

In der Industrie ist es mit Vergleichungen überhaupt, insbesondere aber in weit auseinander gelegenen Zeiten eine mißliche Sache, da es an Grundlagen zum Theile ganz fehlt oder dieselben unsicher und schwankend sind. Wir besitzen keine Schilderung unserer Industrie vor 100 Jahren; die älteste schreibt sich aus den 1770ger Jahren her, in welchen die Entwicklung schon etwas vorgeschritten war. Das ist jedoch gewiß, daß die Gewerbe vor einem Jahrhunderte nur noch handwerksmäßig und, etwa mit Ausnahme der Linnen- und Wollwaaren-Erzeugung, nur für den Landesbedarf betrieben wurden. Fabriken gab es noch nicht. Die erste Tuchfabrik des Landes legte Reichel in Olmütz an, zu deren Fortsetzung die Regierung im Jahre 1752 aufforderte. Sie hatte jedoch keinen Bestand. Um 1755 errichtete der Staatskanzler Graf Kaunitz gute Tuchfabriken in Wiese. Der Aufforderung der Regierung nachkommend schuf nun der mährische Adel, die Harrach, Blümegen, Mittrowsky, Lichtenstein, Kaunitz, Stockhammer, Hausperský, Zablatzky, ausgedehnte Fabriken, meist in Leinen- und

[14]) Wir müssen uns hier auf einen skizzenartigen Umriß um so mehr beschränken, als wir der Entwicklung dieses mächtigen Culturzweiges eine eigene Abhandlung zu widmen gedenken und die Berichte der Handelskammern seit 1851 wenigstens für die neueste Zeit eine Einsicht gewähren.

Wollzeugen, zu Janowitz (1747) und Namiescht, Lettowitz, Zladlowitz, Neuschloß, Neu-Raußnitz, Pernstein, Rossitz, Tulleschitz, die Stadt Mähr. Neustadt eine Wollzeugfabrik. In Brünn, nun einer der ersten Fabriksstädte, waren damal Fabriken ganz unbekannt. Erst 1764 — 1766, zur Zeit, als auch die Tabakpachtungs-Gesellschaft eine Tabakfabrik daselbst errichtete, gründete die Regierung eine Feintuchfabrik in der Vorstadt Große-Neugasse, welche jedoch mehreren Interessenten aus dem Handesstande überlassen wurde, der selbst eine zweite kleinere errichtete. Die Regierung konnte zwar die von ihr 1768 in Brünn etablirte Plüsch- und Wollenzeugfabrik nicht erhalten, allein ihre erste Schöpfung gewann, unter Köffiller's und Schweikhart's Leitung, eine große Ausdehnung und einen mehr als europäischen Ruf. Zwar erlag auch diese Pflanzschule und Mutterfabrik des Landes der Ungunst der Verhältnisse (1789); allein die Anregung war einmal gegeben und Mundi (1780), Hopf und Bräunlich (1786), Offermann (1786), Biegmann (1791) in Brünn, Graf Haugwitz in Namiest (1795), u. s. w. führten die Tuchfabrikation fort, welche einen so schnellen Aufschwung nahm, daß das neue Jahrhundert bereits 23 Feintuchfabriken in Mähren, davon 14 in Brünn, begrüßte.

In den 1770ger Jahren bestanden die Manufakturen Mährens hauptsächlich in der Erzeugung von Tuch (namentlich zu Iglau, Neutitschein, Fulnek u. a.), Leinwaaren, ganz und halb wollenen Zeugen; über 2.000 Tuchmachermeister, gegen 7.000 Webermeister und beiläufig 1.900 Zeugmacher stellten meistens ordinäre und etwas mittelfeine Waare her. Sonst wurden noch die Strumpfstrickerei, Hutmacherei, Corduaner (Lederei), Papiermacher, Bier-, Eisen- und Glas-Erzeugung bemerkt. Die Cottonfabriken in Oesterreich, Ungarn und Böhmen ließen Baumwolle in Mähren spinnen, welches selbst sehr wenig an Baumwollfabrikaten hervorbrachte. Die Erzeugnisse der Leinweber, Tuch- und Zeugmacher fanden im Inlande und in den übrigen österreichischen Erbländern, besonders Ungarn, ordinäre Leinwand in beträchtlicher Quantität über Triest nach Genua, Neapel und Spanien Absatz. Den Verschleiß der Zeuge in andere Länder, namentlich Ungarn, vermittelte die Lehenbank in Brünn. Für alle diese Fabrikate kamen ansehnliche Geldsummen nach Mähren, während von den übrigen Commerzial-Fabrikaten, die meistens im Lande verbraucht wurden, wenig in andere österreichische und fast nichts in fremde gelangte.

An Fabriken waren die oben genannten Erstlinge thätig; die janowitzer des Grafen Harrach nahm den ersten Platz ein und verfertigte die feinsten Lein- und Halb-Leinwaaren; ihr reihte sich die große Leinen- und Cottonfabrik des Grafen Blümegen in Lettowitz an (Entwurf zur Kenntniß Mährens, um 1770, M. S.).

Niederländer, Franzosen und Deutsche, von der Regierung berufen oder durch die glänzenden Aussichten der erwachenden Fabrikation herbeigelockt, hatten guten Theils die Lehrmeister und Gründer gemacht.

Weit erstarkter trat die Industrie in das neue Jahrhundert über. Fehlt es auch da noch an einem Gesammtbilde, so gestalten sich doch die Umrisse be-

reits weit kenntlicher. Wenigstens 110.000 Menschen, ungefähr der 10. Theil der Bevölkerung Mährens, ist bei der Wollwaarenfabrikation beschäftigt, die einen Capitalswerth von 13 — 15 Millionen Gulden jährlich repräsentirt. Die Hälfte der Gesammtproduktion entfällt auf die 23 Feintuchfabriken, welche größtentheils in und um Brünn zusammengedrängt sind. Hier zeigen sich die ersten Spinnmaschinen in der Tucherzeugung, welche der Altgraf Salm, Apotheker Petke und Fabrikant Hopf schon vor mehr als einem halben Jahrhunderte bei der Erzeugung von Schafwollwaaren in Brünn einführten (patriot. Tageblatt 1805 S. 79, brünner Zeitung 1808 Beilage S. 1619 und 1836 S. 163). Gegen 50.000 Menschen weben, das ganze oder halbe Jahr, bei 430.000 Stück Leinwand zu 45 Ellen. Bei 10.000 Menschen erzeugen ungefähr 40.000 Stück Cotton (meistens aus den Fabriken zu Lettowitz und Althart), 6000 Tafeln Watta, bei 5000 Pfund Baumwollgarn, 2500 Stück Manchester und 3000 Stück Tripp aus der schönberger Fabrik. In der Färberei sind bei 500 Menschen beschäftigt. 4 — 5000 Personen bringen Strümpfe im Werthe von 250.000 fl., 2.250 Menschen Harrasbänder, 500 Arbeiter Hüte im Werthe von 250.000 fl., bei 900 Gärber Lederwaaren im Werthe von vielleicht mehr als einer Million Gulden, über 1000 Menschen Pelzwerk im Werthe von etwa 100.000 fl. hervor. An Papier werden bei 40.000 Rieß verschiedener Gattung, an Branntwein für 360.000 fl. an Bier für 4 Millionen, an Essig für 120.000 fl., an Pulver 1000, Tabak ungefähr 30 — 40.000, Alaun 4000, Pottasche 11.000 Centner, an Eisen von ungefähr 2500 Menschen höchstens 30 — 40.000 Ct., an Glas in 8 Hütten, an Töpferwaaren für 200.000 fl. erzeugt (André's Industrial-Gemälde von Mähren, im patriot. Tageblatte 1804 Nr. 70, 1805 Nr. 75, 99).

In Oesterr. Schlesien beschäftigte die Eisenerzeugung viele Menschen. Am beträchtlichsten war der Flachsbau, der Handel mit Garn, Zwirn und Leinwand, der Verschleiß der Erzeugnisse mehrerer Tuch- und Raschfabriken, guter Strümpfe und gezogener Leinenwaaren, welche Produkte daselbst verfertigt und weit und breit verführt wurden. 20 Meister waren bei der Baumwollenerzeugung, 80 bei der Hutmacherei, 50 bei der Cottonfabrikation beschäftigt. Es gab 173 Kürschner, 105 Lederer und Rothgärber, 88 Weißgärber, 3557 Leinwebermeister mit 4020 Stühlen, 14 Papiermühlen, 88 Posamentirer, 56 Färber, 242 Strumpfstricker, 13 Strumpfwirker, 1352 Tuchmachermeister mit 1.269 Stühlen, 54 Zeugmacher u. s. w. (Kneifel II. Th. 1. B. S. 42, 48 — 61; S. auch den redl. Verkündiger 1813 Nr. 23, 1814 Nr. 30).

Den größten Industriezweig bildete die Leinwanderzeugung, welche man weit über 80.000 Stücke jährlich schätzte. Am nächsten stand ihr die Tucherzeugung, welche, wie die erstere, größtentheils im Kleinen betrieben wurde, da Baron Mundi die erste Tuchfabrik in Teschen (1798), Czeike in Troppau (1810) errichteten, Grünwald und Kolbenhayer in Bielitz das Fabriksprivilegium erhielten.

Die Leinwand-, Tuch- und Zeugfabrikation hatte zuerst begon-

nen, sich von den handwerksmäßigen Fesseln loszuringen. Mit immer größerem Erfolge setzte die Fabrikation den Kampf mit dem kleinen Gewerbe auch auf anderen Bahnen fort.

Seitter errichtete (in den 1780ger Jahren) zu Brünn die erste Türkisch-Kappenfabrik in der Monarchie, Schulz die erste Harras-Fabrik. In derselben Zeit eröffnete das Aerar die Tabak-Fabrikation in Göding, Flick die Musselin-Fabrikation in Althart, Klapproth die Manchester-Fabrikation in Schönberg. Diese Stadt, an ihrer Spitze Namen wie Wagner, Kunz, Oberleitner und Siegel, wurde alsbald der Hauptsitz der Leinwaaren-Fabrikation (Moravia 1839 Nr. 151 und ff.), an deren weit verbreitetem Rufe sich Münzberg in Zuckmantel, Richter in Braunseifen, Haupt in Brünn, Urban in Würbenthal, Steinbrecher in Trübau, Raymann in Freywaldau u. a. betheiligten.

Sternberg erhob sich gemach zur ersten Weberstadt in Lein- und Baumwollfabrikaten (mähr. Magazin 1789 S. 283, Rohrer, deutsche Bewohner Oesterr. I. 203, Moravia 1839 Nr. 158).

An die große lettowitzer Kotton- schloß sich die Baumwollwaaren-Fabrik zu Pirnitz (1802), welche allein 13.421 Spinner beschäftigte. Als die erstere eingegangen war (1820), errichtete Baum (1832) die erste Bobbinet-Fabrik im österr. Staate zu Lettowitz (österr. Kal. f. 1855 S. 229 — 234).

Die erste Anregung zur fabriksmäßigen Erzeugung von Thonwaaren gab die unter Franz I. auf der k. k. Familien-Herrschaft Holitsch an der mähr. Gränze errichtete Majolika-Fabrik, neben welcher sich in Mähren zu Ende des vorigen Jahrhundertes die ersten Fayence- oder Majolika-Fabriken der weißkirchner Meisterschaft und des Grafen Montelabate zu Bistřitz unterm Hostein erhoben und selbst mit den englischen Erzeugnissen glücklich concurrirten. Einige Jahre nachher errichtete Joseph von Lilienborn auf seiner Herrschaft Frain die erste Steingut- und Wedgwoodgeschirr-Fabrik, welche sich unter dem Grafen Mniszek große Verdienste um die Emporbringung dieses Industriezweiges erwarb und mit den ersten ausländischen in die Schranken trat. Ihr Mitbewerber Nauser in Krawska machte in Mähren den ersten, jedoch unglücklichen Versuch in der Porcellan-Fabrikation. Die Glasfabrikation dehnte sich zwar ansehnlich aus, konnte sich aber nimmer zur böhmischen Höhe erheben. Die immer mehr erstarkende Fabrikation und die neuen Eisenbahnen drängten endlich auch die Eisenfabrikation aus den gewohnten Gleisen unwiderstehlich in höhere Bahnen, welche Graf Mittrowsky und Klein in Wiesenberg, das olmützer Erzbisthum und Baron Rothschild in Friedland und Wittkowitz, Fürst Salm in Blansko u. a. rüstig betraten.

Die von der Regierung so sorgsam gepflegte und einst so blühende Leinen-Waaren-Fabrikation[15]) kam beim Stillstande oder gar Rückschritte in

---

[15]) Belehrung über den Flachsbau — Gebrauch von Samen aus Riga und Memel (Patent 18. März 1753). Der gute Leinsamen von da soll denjenigen Dominien, welche den

ihrer Ausbildung und im Kampfe mit der wohlfeileren Erzeugung von Baumwollwaaren, mit englischer und belgischer Leinwand immer mehr ins Gedränge und in Verfall. Da erschien ihr eben als Retter in der Noth die neue mechanische Flachsspinnerei in Schönberg zur Hülfe.

Wohl hatten in früherer Zeit einzelne Tuchfabrikanten auch 4—5000 Menschen beschäftigt. Welcher Steigerung aber die zusammenwirkende Kraft von Maschinen, Dampf und neuen Erfindungen fähig ist, zeigen am besten so großartige Schöpfungen, wie jene von Offermann (S. österr. Kal. f. 1855 S. 194 — 201), Schöller u. a. in Brünn, wie die Fabrik in Namiest, Cosrhlet's Schafwollspinnerei in Brünn, welcher keine andere in Europa gleich kommen soll (S. eb. S. 201 — 207) u. m. a.

Die Lederfabrikation dankt dem Grafen Dietrichstein in Boskowitz, Lettmayer in Brünn (1807), Grafen Haugwitz in Oslowa (1811), Schwarz in Freudenthal (1815) u. a ihren Ursprung; Lettmayer's Fabrik wurde die größte im österreichischen Staate.

Graf Dietrichstein errichtete die erste Farbwaaren-Fabrik in Boskowitz (1804); einige Jahre nachher entstand eine chemische auf der Herrschaft Blansko. Sie nahm aber ein schnelles Ende, wie die beschränkten Versuche von Bayer (1812) und Smetana (1813). Mehr Geltung gewann Strohal's Erzeugung chemisch-technischer Produkte (1827).

Böhm in Olmütz erzeugte zuerst in Mähren Cichorienkaffee (1795); viel später errichtete Reiner die erste Fabrik (1827).

Luna und Galignani gründeten (1785) in Brünn eine Fabrik auf schwarze oder venetianer Seife. Baron Braun zu Joslowitz erzeugte zu Ende des vorigen Jahrhundertes wohl zuerst Parmesan- und Strakinkäse in Mähren. Durch Herzfelder entstand (1823) die erste Rübsölraffinerie dieses Landes.

Die wohl am meisten zurückgebliebene oder herabgekommene Bier-Erzeugung konnte sich im alten Umfange von ungefähr 1 Million Eimern in Mähren nur schwer gegen die übermächtige Concurrenz des Branntweins behaupten, dessen Produktion, von der neuen Besteuerung (1829) zu immer mehrerer technischer Vervollkommnung angeregt, sich in einem halben Jahrhunderte von 44.832 auf 285.412 Eimer erhob. Rosoglio-Fabriken kannte man in Mähren und Schlesien vor 70 Jahren kaum; nun waren sie bis 37 ange-

---

Flachsbau betreiben wollen, das erste Mal unentgeltlich verabfolgt werden (Gub. Circ. 24. Oktober 1763). Maßregeln wegen Verbesserung der Flachszubereitung und Spinnerei, Spinnschulen (Patent 14. Jänner 1765). Unterricht über den Flachsbau für Böhmen, Mähren und Schlesien, herausgegeben von der k. böhmischen ökonomischen Gesellschaft, (Gubdt. 30. Mai 1804). Erlaubniß und Aufmunterung zur Einfuhr von Flachsspinnmaschinen (Hfkammdt. 28. Mai 1811). Siehe Cohn's interessanten Vortrag über die frühere und jetzige Leinenindustrie in Schlesien, im 31. Jahresberichte der schlesischen Gesellschaft für vaterl. Cultur, Breslau 1854, S. 306 — 310.

wachsen. Die erste Essigfabrik entstand zu Ende des vorigen Jahrhundertes; nun zählt man 9. Die erste kleine Rübenzucker-Fabrik mit 13 — 1400 Centnern Erzeugung war 1831 schüchtern aufgetreten; ein Jahrzehend nachher hatten Mähren und Schlesien mit ihren 15 Fabriken und bei 30.000 Ct. Produktion sich nahe zu Böhmen, dem stärksten Erzeuger der Monarchie, aufgeschwungen.

Einer der jüngsten Industrie-Zweige bei uns ist die Maschinen-Fabrikation. Die Vermehrung der Baumwollenspinnereien und der Appretur-Anstalten für Schafwollwaaren, insbesondere aber die häufigere Anwendung der Dampfmaschinen als Triebkraft für Industrial-Werke, endlich das Entstehen der Dampfschifffahrt und Eisenbahnen wirkten so mächtig auf diesen Betriebszweig ein, daß eigene Maschinen-Fabriken sich zu bilden begannen. Die erste in Mähren und wohl auch im österreichischen Staate ist jene, welche Altgraf Salm in Verbindung mit Arzberger und Götz zur Verfertigung aller Arten mathem., physik., astron. und techn. Instrumente und Werkzeuge und aller Gattungen Maschinen zu Daubrawitz errichtete (1812), jedoch bald einging. Eilardi, Delhaes und der als Maschinist, besonders Mühlenmeister ausgezeichnete Niederländer Comoth leisteten der Tucherzeugung in Brünn durch Herstellung von Triebwerken treffliche Dienste. Seit die Dampfmaschinen unter allen Ländern der österreichischen Monarchie zuerst in Mähren in Benützung kamen (1814 eine von 3 Pferdekraft bei Wünsch, 1816 — oder eigentlich 1818 — bei Offermann in Brünn) entstanden nun auch Maschinenfabriken des Comoth (1821) zu Brünn, des Friedrich Schöll und Heinrich Lutz in Schlappanitz (später Brünn), dann zu Blansko, Zöptau, Fulnek, Witkowitz u. a. Auch nahm der Gebrauch der Dampfkraft in dem Maße zu, daß 1841 in Mähren und Schlesien bereits 77 Dampfmaschinen mit 795 Pferdekraft (in allen nicht-ungr. 231 mit 2939 Pferdekraft) in Verwendung standen, von welchen 51 mit 479 Pferdekraft im In-, 26 mit 316 Pferdekraft im Auslande (meistens in England und Belgien)gebaut waren. In der Benützung der Dampfkraft für die Industrie wurde Brünn (1841: 30 M. mit 297 Pferdekraft) nur von Wien (35 M. mit 395 Pferdekraft) überboten.

1842 kam sie auch bei den Mühlen zuerst in Brünn in Anwendung (Moravia 1843 Nr. 99).

Eine Gesammt-Ueberſicht der industriellen Entwicklung Mährens und Schlesiens von ziemlicher Zuverlässigkeit gewinnt man erst im Jahre 1841 aus den, zumeist auf ämtlichen Erhebungen beruhenden, Arbeiten der Direktion der administrativen Statistik. Die früheren seit 1828 waren nur den Erwerbsteuer-Tabellen entnommen, die 1775 aufgekommenen Manufaktur- und Commercial-Tabellen, welche wegen ihrer Unzuverlässigkeit (S. Hesperus 1815 Nr. 47) und Unzweckmäßigkeit abgeschafft wurden (Hfdt. 13. Juni 1817), hiezu völlig ungeeignet und André's Nachweisungen, mit so viel Verstand, Fleiß und Kenntniß sie auch verfaßt wurden, doch nur Privatarbeit.

Nach diesen statistischen Tafeln hatten Mähren und Schlesien im Jahre

1841: 347 Fabriken und Manufakturen, nämlich 8 Thon-, 13 Glas-, 118 Montan-Eisenwerke, 9 Eisenmanufakturen, 6 andere Metall-, 5 Baumwoll-, 14 Leinwaaren-, 4 gemischte Stoffe-, 62 Tuch- und Schafwoll-, 5 Leder- u. a. edlere Thierprodukte-, 17 chemische Erzeugnisse-, 50 gegorne und gebrannte Flüssigkeiten-, 15 Zucker- und Syrup-, 9 Maschinenfabriken, 13 Buch- und Steindruckereien, 36 Papiermühlen; weiter wurden in Mähren und Schlesien 2 Wechsler, 5 Großhändler, 2.752 Waaren-Handlungen und Niederlagen, 72.645 Gewerbe, 2.473 besondere Beschäftigungen, zusammen 78.224 industrielle Beschäftigungen gezählt. Nur die Lombardie (165.691), Böhmen (136.266) und Venedig (108.687) standen im österreichischen Staate höher [16]).

---

[16]) Eine nähere Nachweisung liefert die folgende Uebersicht der Industrie, Fabriken und Gewerbe in Mähren und Schlesien im Jahre 1841, welche aus den 1845 erschienenen Tafeln zur Statistik der österr. Monarchie für das Jahr 1841 zusammengestellt wurde.

A. Fabriken und Manufakturen.

I. Fabrikate aus Erde und Stein: Thonwaaren: 2 einfache zu Iglau und Znaim (in allen nicht ungar. Ländern 67). Steingut und Fayence: 2 landesbefugte Fabriken zu Frain und Krawska; 3 einfache zu Reinochowitz, Mikuluwka, Koykiwnitz (in allen nicht ungar. Ländern 57). Porzellan (keine). Emaillirte Kochgeschirre: 1 einfache Fabrik zu Friedland (die Bartelmus'sche früher von Brünn nach Neu-Johannisthal übertragen (in allen nicht ungar. Ländern 2).

II. Graphit (keine), Glas- und Spiegel-Waaren: Glasfabriken: 1 einfache Fabrik zu Protiwanow. Glashütten: 12, zu Ober-Dubenky, Rosenau, Koritschan, Althütten, Brumow, Strany, Beczwa, Karlowitz, Engelsthal, Hausbrunn, Würbenthal, Bartenstein (in allen nicht ungar. Ländern 218 und 73 Raffinerien).

III. Montan-Eisenwerke: 22 Hochöfen, 7 Cupol-Oefen, 78 Hämmer, 2 Puddlingwerke, 9 Walzwerke, zusammen 118 (23 zu den landesbefugten, 95 zu den einfachen Fabriken gerechnet; die Eisenwerke zu Zöptau und Wiesenberg, dann Blansko gehörten zu den landesprivilegirten Anstalten) (in allen nicht ungar. Ländern 993).

IV. Eisen-Manufakturen: Zeugwaaren-, Sensen-, Sichel-, Pfannen-Fabriken (keine), Draht-Werke: 3, zu Morau, Zöptau und Janowitz (in allen nicht ungar. Ländern 60). Nägel: 2 landesbef. Fabriken zu Lissitz (Nägel und Eisenstifte) und Zöptau (in allen nicht ungar. Ländern 19). Nadeln: 1 einfache Fabrik zu Schönberg (in allen nicht ungar. Ländern 4). Geschmeidewaaren: 1 einfache Fabrik zu Einsiedl (in allen nicht ungar. Ländern 4). Stahl-Fabriken (keine). Waffen: 1 landesbefugte Fabrik zu Würbenthal (in allen nicht ungar. Ländern 20). Verschiedene Eisen-Manufakturen: 1 landesbefugte Fabrik zu Benisch (Schlosserwaaren) (in allen nicht ungar. Ländern 46).

V. Andere Metalle und Metallwaaren: Silber- und Kupferschmelzen, Zinn-, Zink-, Quecksilber-, Arsenik- und Schwefel-Hütten: (keine). Bleischmelzhütten: 1 einfache zu Klein-Mohrau (in allen nicht ungar. Ländern 24). Kupferhämmer und Walzwerke: 3, zu Olbersdorf 2 (auch Walzwerk) und Ustron (Hammer) (in allen nicht ungar. Ländern 116). Messing-, Blei-, Zinn-, Blech-, Bronce-, Packfong-, Plattir-,

Die statistischen officiellen Tabellen gaben im Jahre 1841 von der industriellen Thätigkeit Mährens und Schlesiens folgendes Bild:

Gold- und Silber-Bijouterie-Waaren: (keine). Zinkwaaren: 2 einfache Fabriken, zu Olbersdorf (Zinkblech-Walzwerk) und Troppau (Zinkdraht) (in allen nicht ungar. Länd. 5).

VI. Holzwaaren: (keine).

VII. Papier-Spielkarten-Tapeten u. s. w. (keine).

VIII. Baumwoll-Webereien: 1 landesbefugte Fabrik zu Althart, 2 einfache Fabriken zu Proßnitz und Sternberg (in allen nicht ungar. Ländern 135). Baumwoll- und Leinwand-Druckereien: 1 landesbefugte und 1 einfache Fabrik zu Bielitz (in allen nicht ungar. Ländern 12). Spinnereien, Druckereien, Rothgarn-Färbereien u. a. (keine).

IX. Fabrikate aus Flachs und Hanf: Mechanische Flachsspinnereien: 1 landesbebefugte Fabrik zu Schönberg (in allen nicht ungar. Länder 8). Zwirn: 1 einfache zu Würbenthal. Leinwands-Erzeugung: 6 landesbefugte zu Brünn, Schönberg (2), Rudelsdorf und Würbenthal (2), 3 einfache zu Proßnitz, Rudelsdorf und Sternberg (in den nicht ungar. Ländern 68). Leinenwaaren und Damast: 3 landesbefugte zu Janowitz, Freiwaldau und Zuckmantel (in den nicht ungar. Ländern 7). Seilerwaaren, Wachsleinwand: (keine).

X. Gemischte und verschiedenartige Stoffe, Spitzen und Stickereien: Baum- und Schafwollwaaren: 1 landesbefugte Fabrik zu Oels (in den nicht ungarischen Ländern 14). Baumwoll- und Halbseidenwaaren, Baumwoll-, Schafwoll- und Seidenwaaren, Leinen-, Baumwoll- und Seidenwaaren-, Roßhaar, Pettinet, Blonden-, Stickereien: (keine). Leinen- und Baumwollwaaren: 2 landesbefugte Fabriken zu Sternberg und Andersdorf (in den nicht ungar. Ländern 14). Bobbinet: 1 landesbefugte zu Heinrichsthal bei Lettowitz (zugleich Spitzen) (in den nicht ungar. Ländern 4).

XI. Seide: (keine) (in allen nicht ungar. Ländern 1073).

XII. Tuch- und Schafwollwaaren. Woll-Sortirung und Wäsche: (keine). Streichgarnspinnereien: 26 einfache, zu Brünn (3), Schlappanitz (2), Butschowitz, Zwittau, Neumarkt, Stettin (2), Bielitz, Alexanderfeld (3), Alt-Bielitz, Kamnitz, Lobnik, Holzmühl, Groß-Meseritsch (2), Wiese, Troppau, Skotschau, Bistray, Lobnitz (2) (in den nicht ungar. Ländern 99). Kammgarnspinnereien: (keine). Tuch: 12 landesbefugte und 2 einfache Fabriken in Brünn, 1 landesbefugte und 1 einfache zu Mähr. Trübau, 1 landesbefugte und 2 einfache zu Troppau, 5 landesbefugte zu Bielitz, 1 landesbefugte zu Freudenthal, Wagstadt, Teltsch und Namiest, 3 einfache zu Mähr. Neustadt, Fulnek und Triesch (in den nicht ungar. Ländern 97). Schafwollwaaren: 1 landesbefugte und 1 einfache zu Brünn, 1 landesbefugte zu Butschowitz (in den nicht ungar. Ländern 40). Shawls, Teppiche, Harras- und Wollbänder, gewirkte Strumpfwaaren: (keine). Kotzen und Pferdedecken: 1 einfache zu Freudenthal (in den nicht ungar. Ländern 4). Türkische Kappen: 1 einfache zu Brünn (in den nicht ungar. Ländern 13).

XIII. Veredelte Thier-Produkte. Leder: 2 landesbefugte zu Brünn, 1 einfache zu Freudenthal (in den nicht ungar. Ländern 190). Handschuhe: 1 einfache zu Brünn (in den nicht ungar. Ländern 48). Filz- und Seidenhütte: 1 einfache zu Brünn (in den nicht ungar. Ländern 52). Fischbein-Hornwaaren u. a. (keine).

XIV. Chemische Erzeugnisse: Alaun: 3 einfache Fabriken (Sudhütten) zu Obora, Walchow (auch Vitriol) und Czernahora (in den nicht ungar. Ländern 12).

Dieselben stehen mit dem Schwesterlande Böhmen, welches durch die Betriebsamkeit seiner Bewohner und die Menge seiner Manufaktur-Erzeugnisse unter

---

Kochsalz: (keine). Säuren, Salze und Alkalien: 3 einfache Fabriken zu Brünn, Rudoletz und Wölking (in den nicht ungar. Ländern 135). Farben: 1 landesbefugte zu Boskowitz (in den nicht ungar. Ländern 18). Pulver: 6 einfache Fabriken (Mühlen) (in den nicht ungar. Ländern 48). Oel-Raffinirung: (keine). Kaffee-Surrogate: 2 landesbefugte Fabriken zu Brünn (in den nicht ungar. Ländern 26). Confekte und feines Gebäck: 1 einfache Fabrik zu Datschitz (in den nicht ungar. Ländern 40). Chocolate, Champagner, Weinstein, Magnesia, Theriak: (keine). Tabak: 1 landesbefugte zu Göding (in den nicht ungar. Ländern 9). Produkte aus Wachs, Talg und Oel: (keine). Verschiedene (Siegellack, Tinte, Zünd-Requisiten, Parfümerien, Epodium): (keine).

XV. Gegorne und gebrannte Flüssigkeiten: Rosoglio und Liqueur: 5 landesbefugte Fabriken zu Neutitschein, Datschitz, Teschen, Freudenthal, Zuckmantel, 32 einfache Fabriken zu Brünn, Lundenburg, Turas, Aussee, Eisenberg, Hohenstadt, Löwenau, Olmütz, Tobitschau, Sternberg, Krasna, Wallachisch-Meseritsch, Leipnik, Prerau, Weißkirchen, Kunowitz, Holleschau, Straßnitz, Napagedl, Boskowitz, Bisenz, Groß-Meseritsch, Olbersdorf, Bielitz (8), Troppau (in den nicht ungar. Ländern 107, mit Branntwein zusammen noch 149). Weingeist: (keine). Branntwein: 4 einfache Fabriken (in den nicht ungar. Ländern 54). Essig: 2 landesbefugte zu Znaim und Hayan, 4 einfache, zu Brünn (2), Klepaczow und Raitz (in den nicht ungar. Ländern 43). Verschiedene: 1 landesbefugte zu Weidenau (Branntwein und Essig), 2 einfache zu Brünn (Essig und Stärke) und Marienthal (Essig, Weingeist und Bleiweiß). Bierbräuereien: (fabriksmäßige keine) (in den nicht ungar. Ländern 222).

XVI. Zucker- und Syrup-Erzeugung: Colonial-Zucker-Raffinirung: 1 landesbefugte Fabrik zu Datschitz (in den nicht ungar. Ländern 25). Erdäpfel-Syrup: (keine): Syrup aus Runkelrüben: 2 landesbefugte Fabriken zu Protiwanow (Boskowitz) und Kirchwitern (Datschitz), 3 einfache zu Wrazow (Bisenz), Budischau und Regens (in den nicht ungar. Ländern 22). Rohzucker aus Runkelrüben: 1 landesbefugte zu Martinitz (Klobauk), 3 einfache zu Tischnowitz, Hluchow und Wsetin (in den nicht ungar. Ländern 17). Zucker-Raffinate aus Runkelrüben: 1 landesbefugte zu Czellechowitz, 4 einfache zu Raitz, Seelowitz, Napagedl und Obersuchau (in den nicht ungar. Ländern 22).

XVII. Maschinen, Instrumente und mechanische Erzeugnisse überhaupt: Maschinen: 6 einfache Fabriken zu Fulnek, Blansko, Zöptau, Witkowitz, Friedland, Teschen (in den nicht ungarischen Ländern 102). Mathematische, musikalische Instrumente, Uhren, Regenschirme (keine). Wägen: 2 einfache zu Brünn (in den nicht ungar. Ländern 29). Dampf- und Kunstmühlen: 1 einfache zu Brünn (in den nicht ungar. Ländern 9).

XVIII. Buch- und Stein-Drukereien, Buchbinderwaaren und Schreibrequisiten. Schriftgießereien keine. Buchdruckereien: 11, zu Brünn (4), Olmütz, Weißkirchen, Hradisch, Iglau, Znaim, Troppau, Teschen (in den nicht ungar. Ländern 261). Lithographien: 1 zu Olmütz (in den nicht ungar. Ländern 47).

Im ganzen hatten Mähren und Schlesien 347 Fabriken und Manufakturen (in allen nicht ungar. Ländern 7.315), nämlich: 8 Thon-, 13 Glas-, 118 Montan-Eisenwerke, 9

allen Ländern der Monarchie hervorragt[17]), in der Entwicklung ihrer industriellen Thätigkeit auf gleicher Stufe. Zwar sind Mähren und Schlesien hinsichtlich

---

Eisenmanufakturen, 6 andere Metall-, 5 Baumwoll-, 14 Leinwaaren, 4 gemischte Stoffe-, 62 Tuch- und Schafwoll-, 5 Leder- u. a. edlere Thierprodukte-, 17 chemische Erzeugnisse-, 50 gegorne und gebrannte Flüssigkeiten-, 15 Zucker- und Syrup-, 9 Maschinen-Fabriken und 12 Buch- und Steindruckereien. Hiezu kommen noch 36 Papier-Mühlen. Von den Fabriken waren 81 landesbefugte (in den nicht ungar. Ländern 1072).

B. Handlungen.

2 Wechsler, 5 Groß-, 76 Tuchwaaren, 774 Current- und Schnittwaaren, 154 Leinwand- und Weißwaaren, 30 Seidenwaaren-, 30 Mode-, Putz-, Kleider- und kurze Waaren, 724 Spezerei-, Material- und vermischte Waaren, 14 Kunst-, Buch- und Musikalien-, 10 Papier-, 210 rohe Produkte-, 29 Nürnberger- und Galanterie- Waaren, 108 Eisenwaaren-, 3 italienische Früchte-, 578 verschiedene andere Handlungen und Niederlagen, zusammen 2.752 (in den nicht ungar. Ländern 27.151).

C. Mit Verzehrungs-Gegenständen beschäftigte Polizei-Gewerbe.

3752 Fleischhauer, 3.117 Mahlmüller, 1763 Brotbäcker, 49 Luxusbäcker, 141 Zuckerbäcker, 14 Fischer, 423 Bräuer, 923 Branntweinbrenner, 720 Gastwirthe, Traiteurs und Köche, 4.672 Bier-, Wein- und Branntweinschänker, 78 Kaffeesieder und Schänker 5 Chocolatemacher, 6.285 sonstige derlei Gewerbe, zusammen 21.942.

D. Nicht mit Verzehrungs-Gegenständen beschäftigte Polizei-Gewerbe.

41 Anstreicher und Lackirer, 97 Apotheker, 141 Barbiere, 7 Brunnenmeister, 1.226 Faßbinder, 9 Faßzieher und Träger, 289 Fiacker und Fuhrleute, 16 Friseurs und Perückenmacher, 404 Glaser, 46 Holzhändler, 3.628 Huf- und Kurschmiede, 346 Kalk- und Ziegelbrenner, 344 Maurer, Ziegeldecker u. a., 13 Musikanten, 31 Pferdehändler, 90 Rauchfangkehrer, 427 Seifensieder, 99 Schleifer, 744 Schlosser, 5.597 Schneider, 7.267 Schuster, 68 Stärk- und Haarpudermacher, 77 Steinmetzer, 121 Tandler und Trödler, 2.231 Tischler, 223 Lebzelter, 1 Wäscher, 347 Zimmerleute, 207 sonstige derlei Gewerbe, zusammen 24.137, im Ganzen alle Polizei-Gewerbe: 46.079.

E. Commerzial-Gewerbe.

64 Gold- und Silberarbeiter, 9 Kupfer- und Siegelstecher, 51 Kupferschmiede, 30 Glocken-, Knöpf- und Gelbgießer, 56 Gürtler, Bronce- und Metallwaaren-Arbeiter, 56 Geschmeidler, Nadler-, Ringel- u. a. Macher, 6 Stahlarbeiter, Sporer und Schwertfeger, 18 Zinngießer, 102 Spengler und Klempner, 32 Sägeschmieden und Feilhauer, 254 Schmiede aller Art und Drahtzieher, 4019 Tuchmacher und Tuchscheerer, 181 Leinwandbereiter und Weißbleicher, 85 Woll- und Zwirnspinner, 7 Band-, Sammt- und Seidenzeugmacher, 13 Blumenmacher, 1.178 Garn-, Leinwand-, Cotton- und Baumwollwaaren-Händler, 11 Stoffdrucker, 456 Strumpfwirker und Stricker, 23 Wattamacher, 7950 Weber, 49 Stick-, Putz- und Handarbeiterinnen, 67 Posamentirer, 23 Tapezierer, 6 Decken-, Teppich-, Kotzen- und Matratzenmacher, 29 Hauben- und Kappelmacher, 362 Hutmacher, 26 Pfaidler, 485 Seiler, 772 Kürschner, 10 Regenschirmmacher, 98 Lederer und Corduaner, 4 Taschner, 118 Handschuhmacher, 699 Gärber, 56 Tuch- und Lodenwalker, 277 Riemer, 415 Sattler, 448 Färber, 89 Siebmacher, 48 Bürstenbinder, 24 Korbmacher, 144 Büchsenmacher, 5

der nutzbaren Wasserkräfte weniger begünstigt als Böhmen, da sie größerer Flüsse entbehren, und die Gebirgswässer, wie die dieselben (in Mähren) aufnehmende

Büchsenschäfter, 139 Kammmacher, 243 Drechsler, 1174 Wagner, 89 Holzgeräth-Erzeuger und Verschleißer, 192 Sägemüller, 1.069 Hafner, Töpfer und Geschirrhändler, 173 Uhrmacher, 6 Kupfer- und Steindrucker, 5 Kartenmahler, 143 Buchbinder und Futteralmacher, 2 Parfümeurs, 9 Galanteriewaaren-Erzeuger und Händler, 48 Maler, Bildhauer, Kunstholzschnitzer, 18 Mechaniker, Optiker und Maschinisten, 37 Orgel- und musik. Instrumentenmacher, 120 Oel-Erzeuger und Verschleißer, 2.831 Hausirer, Marktfieranten, Standhälter und Krämer, 82 Pottaschensieder, 340 sonstige Commerzial-Gewerbe, 991 verschiedene Commerzialwaaren-Händler, zusammen 26.566 Commerzial-Gewerbe.

Summe sämmtlicher Gewerbe: 72.645 (in allen nicht ungar. Ländern 674.915, insbesondere in Wien 25.061, im übrigen Oesterreich unter der Ens 43.405, in Oesterreich ob der Ens 45.889, Steyermark 31.551, Kärnthen und Krain 28.444, Küstenland 11.353, Tirol 27.841, Böhmen 126.593, Galizien 49.607, Dalmatien 6790, Lombardie 118.722, Venedig 87.014).

F. Besondere Beschäftigungen.

43 Advokaten und Justiziäre (advoc.), 4 Agenten, Commissionäre u. a., 5 Spediteure u. a., 16 Baumeister, 1 Mühlenbauer, 20 Badhaus-Inhaber, 4 Erziehungs-Anstalten-Inhaber und Privatlehrer, 131 Civil-Aerzte, 524 Civil-Wundärzte, 1.633 Hebammen, 2 Ingenieurs und Künstler, 5 Theater-Unternehmer, 2 Privilegien-Inhaber, 11 Pächter und Spekulanten, 72 verschiedene sonstige, zusammen 2473.

Summarium:

347 Fabriken und Manufakturen, 2 Wechsler, 5 Großhandlungen, 2.752 Waaren-Handlungen und Niederlagen, 72.645 Gewerbe, 2.473 besondere Beschäftigungen, zusammen 78.224 (in der Zahl der Industriellen stärker waren Böhmen mit 136.266, die Lombardie mit 165.691 und Venedig mit 108.687).

[17]) Bei dem ziemlich gleichen Gange, welche Mähren und Schlesien mit Böhmen gewandelt, wird es nicht ohne Interesse sein, die Fortschritte des letzteren in der Industrie zu betrachten. Darüber sagt die wiener Zeitung von 1843 S. 1697 Folgendes:

Seit ungefähr 50 Jahren sind in Böhmen folgende neue Gewerbs- und Industriezweige entstanden: Die Ausbeutung des Graphits und Schmirgels, die Verfertigung von Waaren aus ersterem Mineral, die Nutzbarmachung der Porzellan-Erde und des Feldspathes zu der gleichfalls neuen Porzellan-, Steingut-, Terralith- und Siderolith-Fabrikation; die Erzeugung thönerner Zuckerformen, solcher Brunnen- und Wasserleitungs-Röhren, des sogenannten Steinzeuges zu chemischen Gefäßen; die bergmännische Gewinnung von Nickel, Uran, Titan und Antimon, die Darstellung der Coaks und Torfkohle. An Glas-Fabrikaten treten als neu auf: optische Gläser, Flintglas, Preßglas und Gußspiegel. Unter den Metall-Waaren finden wir als neue Produkte der Industrie das Walzenblech, die Maschinennägel, das emaillirte Eisen-Kochgeschirr, die lackirten Blech-, Neu-Silber- und Plaqué-Waaren. Den neuern vegetabilischen Fabrikaten müssen zugezählt werden: die Resonnanz-Böden, Maschinen-Parketten und viele Arten Kinder-Spielwaaren; das Leiogomme, Dextrin, das becher'sche Glas, die Cichorien- und Kaffee-Surrogate, die Chocolate, der Rübenzucker und Syrup, der Stärkemehl-Syrup, die Preßhefe, das Neublau, der Eichenrinden-Extract,

March, wegen der sanften Verflächung der Sudeten und des Gesenkes meist kein erhebliches Gefäll darbieten, woraus sich der gänzliche Mangel der in Böhmen so zahlreichen, vom Wasser in Bewegung gesetzten Baumwollspinnereien erklärt. Doch gewähren die reichen in schwunghafter Ausbeutung stehenden Steinkohlengruben in der Nähe von Brünn und in Schlesien, (so wie die in neuester

---

der Braunkohlen- und Torfruß. In der Classe der Gespinnste und Gewebe treffen wir als Produkte des modernen Fortschrittes an: das Bobbinet, die Seilerwaaren aus Manilla- und Neu-Seeländer-Flachs, die Spritzenschläuche ohne Naht, die wasserdichten Feuereimer und Oelpreß-Stoffe. — Ferner gehören dem neuern System des Fabriks-Betriebes an: die chemische Bleiche, die Baum- und Schafwoll-Maschinen-Spinnerei, die Jacquard- und Kraft-Webstühle, die Türkischroth-Färberei, der Walzendruck und die Maschinen-Tuch-Appretur. Hieran reiht sich die Fabrikation des Maschinenpapiers, der Papier-Tapeten und des Papier-Maschée zu Kinder-Spielwaaren. — Unter den mit animalischen Stoffen beschäftigten Gewerben finden wir als neu entstanden: die Bettfedern-Reinigung durch Dampf, die Fabrikation der Stearin- und Wallrath-Kerzen, der flüssigen und Soda-Seife, des Spodiums und Düngpulvers, endlich unter mehreren neuen Sorten von Leder besonders jene des Juchtens. — Fast die ganze, jetzt bestehende Maschinen-Fabrikation gehört dem verflossenen halben Jahrhunderte an, darunter namentlich die Erzeugung von Dampf- und Spinnerei-Maschinen, von hydraulischen und Buchdrucker-Schnellpressen, der Maschinen-Web- und Graveur-Stühle, vieler neuerfundener landwirthschaftlicher Maschinen, der Brückenwagen, endlich der Congreve-Druck, die Stereotypie, Lithographie und die artesischen Brunnen. — Ganz aus der neueren Zeit schreibt sich die Fabrikation der meisten chemischen Produkte, vorzüglich des rauchenden Vitriol-Oels und der englischen Schwefel-, Salz- und Salpeter-Säure, des Chlorkalkes, Wasserglases, Creosots, Chinins, Salicins und vieler pharmaceutischer, Färberei- und Druckerei-Präparate, die Darstellung der Farbholz-Extracte, des Holzessigs, Bleizuckers, Tintenpulvers u. s. w. Hierher gehört auch die Erzeugung der chemischen Zündzeuge, Zündhütchen, der englischen Stiefelwichse und vieler Parfümerie-Artikel. — Unter den zahlreichen neu erstandenen Hülfsmitteln der Industrie gewahren wir: die ständisch-technische Lehranstalt, drei Real- und gegen fünfzehn Sonntags-, Gewerbs- und Zeichenschulen, den Verein zur Ermunterung des Gewerbgeistes, fünf Gewerbs-Produkten-Ausstellungen, zwei Eisenbahnen, die Elbe-Dampfschifffahrt, eine Assecuranz-Gesellschaft und noch eine große Menge direct und indirect zur Beförderung der Industrie wirkende Anstalten. — Gegenüber diesen außerordentlichen Fortschritten darf es nicht Wunder nehmen, daß auch einige Gewerbe theils in der Zahl der Genossen, theils in der Menge ihrer Erzeugnisse zurückgingen, als da sind: die Stein- und Compositions-Schneiderei (von etwa 500 auf ein Fünfttheil), die Granaten-Gewinnung, die Goldwäscherei und Perlenlese, die Gewerbe der Gold-, Silber- und Galanterie-Arbeiter (von 157 auf 142), der Kupferschmiede und Zinngießer, bei welchen beiden zwar eine kleine Vermehrung, aber nicht im Verhältniß zu der gestiegenen Volkszahl Statt gefunden hat; die Messing- und Stecknadel-Fabrikation, welche letztere sich mehr nach Sachsen gezogen hat; die Darstellung des Kobalts, der Schmalte, Mennige, Pottasche und des Salpeters. — In der Leinwand- und Tucherzeugung sind in sofern Rückschritte geschehen, als in Folge der Continental-Sperre die Zahl der Erzeuger unnatürlich stieg und dann immer mehr herabsank. Durch die Anwendung von Maschinen wird aber weit mehr Tuch erzeugt, als vor fünfzig Jahren, wenn gleich die Zahl der Tuchmacher von 1792 bis 1833 von 7780 auf 4156 gesunken ist. Hingegen

Zeit in den meisten Hauptrichtungen angelegten Eisenbahnen) einen Ersatz für diesen Abgang. Die Haupt-Industrie-Zweige dieser Provinz umfassen Tuch- und Schafwollwaaren, Leinwand und Eisen. Für erstere bildet Brünn, nach Wien und neben Reichenberg die wichtigste Manufaktur-Stadt der Monarchie, den Hauptsitz, obwohl dieser Industriezweig über das ganze Land (in Schlesien in und um Troppau) verbreitet ist und in noch größerer Ausdehnung als in Böhmen betrieben wird. Die Leinwand-Erzeugung beschäftigt vorzüglich die Bewohner des nördlichen Theiles des olmützer und troppauer Kreises, und findet ihren Mittelpunkt in der Stadt Schönberg; nach Böhmen bringt Mähren der Menge und dem Werthe nach die meiste Leinwand (nebst einer bedeutenden Menge von Baumwollgeweben) in den Handel. Die Eisen-Industrie vertheilt sich in alle Gegenden des Landes (?), wird aber am lebhaftesten im brünner und olmützer Kreise an den Abhängen der Sudeten, des Gesenkes und der Karpathen betrieben. Auch in diesen Provinzen beschäftigen sich die deutschen Bewohner vorzugsweise mit der (Geduld und Ausdauer in Anspruch nehmenden) Leinen- und Tuchweberei, die slavischen mit der Eisen-Industrie. Die Rübenzucker-Fabrikation macht einen neu hinzugekommenen, bereits erheblichen, und die Branntweinbrennerei einen neuerlich sehr verbesserten und erweiterten Zweig der Landesindustrie aus. Ueberhaupt ist der Anstoß, welchen Mähren und Schlesien auf der Bahn des industriellen Fortschrittes in der neuesten Zeit erhalten, vielleicht bedeutender, als der irgend einer andern Provinz der Monarchie, wozu nebst der Betheilung der Grundherren bei Errichtung industrieller Anstalten die hergestellte Eisenbahn-Verbindung des größten und betriebsamsten Theiles des Landes mit der Haupt- und Residenzstadt der Monarchie das Wesentlichste beigetragen hat.

Den Werth der Industrie-Erzeugnisse Mährens und Schlesiens berechnete die Direktion der administ. Statistik für das Jahr 1841 annäherungsweise auf 31⅓ Millionen in Tuch- und Schafwollwaaren (in Böhmen 20 Millionen), wovon auf Brünn allein mehr als 13, Iglau 5 (wohl zu viel) und Bielitz mit Biala 4 Millionen entfielen, weiter auf 10 Millionen in Leinenwaaren (Böhmen 17⅓ Mill.), 5 Millionen in Leder (Böhmen 10⅓ Mill.), 3 Millionen in Bier (Böhmen 12 Mill.), 2¾ Millionen in Branntwein (Böhmen 2 Mill.), 2½ Millionen in Eisen (Böhmen 4½ Mill.), 2 Millionen in Tabak und chemischen Produkten, zusammen auf 62.592.000 fl. bei den größeren Fabriksweigen und auf 16.434.000 fl. bei den kleinern Fabriken und Gewerben, zusammen auf 79.026.000 fl. Mähren und Schlesien, an Umfang und Bevölkerung

---

wird seit mehreren Jahren die erfreuliche Bemerkung gemacht, daß die Verarbeitung feiner Wollen in Böhmen jährlich zunimmt, und namentlich geschieht in Reichenberg sehr viel Gutes in dieser Hinsicht. Zugleich haben sich vermindert die Bandmacher-, Seidenweb- und Strumpfwirkerstühle, die Zahl der Kirschner, Kartenmahler, Bierbrauer.

(Encykl. Zeitschrift.)

der Hälfte von Böhmen gleich, bewahrte dieses Verhältniß auch in industrieller Beziehung und zwar bei den Fabriken sowohl als den Gewerben. Sie standen in einem ebenmäßigen Verhältnisse zu Böhmen, welches, abgesehen von der Lombardie und Venedig, die ihre hohe Bedeutung (der Werth ihrer Industrie-Erzeugnisse stieg auf 122.964.000 und resp. 73.393.000 fl.) zunächst der landwirthschaftlichen Industrie (Seide und Käse) verdanken, in dem Ertrage seiner Industrie allen andern Ländern voranging. Denn Böhmens Industrie-Erzeugnisse hatten einen Werth 141.080.000 fl., Wiens bei 61, des übrigen Oesterreich unter der Ens bei 47, ob der Ens bei 32, Steyermarks über 23, Kärnthens und Krains über 23, des Küstenlandes bei 12, Tirols von 25, Galiziens 52, Dalmatiens 3½, Ungarns 60, Siebenbürgens 28 und der Militär-Gränze 11 Millionen, jene der ganzen Monarchie von 795.017.000 fl. oder näher berechnet von 1000 Millionen Gulden.

Wie sehr auch alle Theile der Monarchie in industrieller Beziehung innig mit einander verbunden sind, bilden doch, nach Abrechnung der einem jeden Lande eigenthümlichen Gewerbsthätigkeit, den eigentlichen Sitz der Industrie für alle Theile des Staates Böhmen, Mähren und Oesterreich unter der Ens.

An einer Gesammt-Uebersicht der industriellen Fortschritte seit 1841 mangelt es, da die Nachweisungen der Handelskammern bisher nur Bruchstücke geben. Im allgemeinen läßt sich ein bedeutendes Vorschreiten wohl nicht verkennen. Mögen auch einzelne große Industrie-Zweige, wie die Linnenfabrikation, die Lederfabrikation u. a., einen Rückschritt gemacht haben, so gewannen dagegen andere einen beträchtlichen, ja gewaltigen Aufschwung, wie die Montan- und Hüttenwerke, Flachsspinnerei, die Fabrikation von Zucker, Chemikalien, Tuch- und Baumwollwaaren, Maschinen, öligen Stoffen u. s. w. Seit der Errichtung der ersten mährischen oder wohl österreichischen Maschinen-Fabrik in Laubrawitz durch den Altgrafen Salm (1812) hat sich die Verfertigung von Maschinen auf eine erfreuliche Weise erweitert, wenn gleich sie selbst dem inländischen Bedarfe noch nicht zu genügen vermag. Ohne allen Vergleich hat aber die Anwendung der Maschinen und insbesondere der Dampfkraft in neuester Zeit einen nie geahnten Aufschwung genommen und der Industrie eine andere Richtung gegeben.

Vom Jahre 1814 bis 1830 hatten Mähren und Schlesien erst 7, im Jahre 1841 bereits 77 Dampfmaschinen mit 795 Pferdekr., 1852 aber Mähren 180 Mühlen mit 2362½ Pferdekraft (deren Anschaffungskosten 1.148.464 fl. betrugen) und Schlesien 64 Dampf-Maschinen mit 900½ Pferdekraft (Anschaffungskosten 449.650 fl.), zusammen daher 244 Dampfmaschinen mit 3.263 Pferdekraft, deren Anschaffung 1.638.114 fl. kostete (die Dampfmaschinen der österreichischen Monarchie zu Ende des V. Jahres 1851, in den Mittheilungen aus dem Gebiete der Statistik, 1. Jahrg. 3. H. Wien 1852).

Mähren und Schlesien werden in der Zahl ihrer 246 Dampfmaschinen mit 3.301 Pferdekraft, welche größtentheils im Inlande verfertigt sind und in der

Anschaffung über $1^1/_2$ Millionen Gulden kosteten, nur von dem doppelt so großen Böhmen wenig übertroffen (Hain II. 262).

Wir können uns hier nicht einlassen, die Fortschritte seit 1841 näher angeben zu wollen; es wäre aber eine wahre Versündigung, nicht wenigstens der hervorragendsten Erscheinungen zu gedenken.

Erwägt man die große Bewegung der neuesten Zeit, so stellt sich die Bergwerks-Produktion und Montan-Industrie als eine Hauptförderin dar. Vor einem halben Jahrhunderte genügte die erstere im Werthe von etwa 200.000 fl., um den geringen Hausbedarf zu sichern; nach einem Vierteljahrhunderte (1825) hatte sie noch keinen größeren Werth als von 384.142 fl. erreicht. Nun bildet eine Erzeugung von ungefähr 5 Millionen Gulden die gewaltigsten Hebeln einer sich immer mächtiger ausbreitenden industriellen und Lebensthätigkeit, und, neben dem Bergbaue, hat sich eine sehr veredelte Eisenindustrie entwickelt, welche allein in Mähren und Schlesien bei 36.800 Individuen beschäftigt und Raffinate im Werthe von 3.360.000 fl. liefert (Hain II. 261). So sehr aber auch diese gewerblichen Zweige gewonnen haben, welcher Entwicklung sind sie an und für sich und selbst im Verhältnisse zum Nachbarlande Preußisch-Schlesien noch fähig!

Den größten Fortschritt mit denselben in neuester Zeit theilt die Rübenzucker-Fabrikation, welche im Verlaufe von 12 Jahren von 15 auf 38 Fabriken, von nicht 30.000 auf mehr als 200.000 Ct. Erzeugung gestiegen ist.

Die Flachs-Zubereitung und Spinnerei reiht sich würdig an. Die vorherrschende Stellung, welche Böhmen, Mähren und Schlesien in der Leinen-Industrie eingenommen hatten, wurde nicht nur durch die in Anwendung gekommene Maschinenspinnerei immer mehr zurückgedrängt, sondern auch diese ganze Fabrikation selbst durch die Ueberfluthung der Länder mit englischem Maschinengarne und wohlfeilen Baumwollfabrikaten in der Wurzel bedroht. Nur in Folge der riesenhaften Entwicklung der Maschinenspinnerei, gestützt auf tüchtige Flachszubereitungs-Anstalten in England, und des vergeblichen Ankämpfens der Handspinnerei in unsern Ländern gegen die Macht der Maschinen hat unsere einst so blühende Leinen-Industrie aufgehört, einen Hauptgegenstand der Ausfuhr zu liefern. Die Idee von der Nothwendigkeit der Errichtung mechanischer Flachsspinnereien, besonders in Mährens flachsbauendem Norden, machte sich endlich so unwiderstehlich geltend, daß überall Capitalisten zusammentraten und solche mehr oder minder umfangreiche Anstalten begründeten, um der englichen Einfuhr möglichst entgegen zu wirken. 1841 und noch viel später bestand nur die unter vorzüglicher Einflußnahme des intelligenten Fabrikanten Wagner (S. österr. Kal. f. 1855 S. 225—229) 1840 errichtete große mechanische Flachsspinnerei zu Schönberg (Moravia 1840 Nr. 56, 67, 1841 Nr. 41, 1842 Nr. 53, 1843 Nr. 75) und hatte mit Vorurtheilen bedeutend zu kämpfen. Die Brüder Klein, welche sich durch so viele und großartige industrielle Unternehmungen einen bleibenden Namen geschaffen (eb. S. 207—224), veranlaßten die Errichtung der zweiten solchen Anstalt in Wiesenberg

(1851) und seit dieser kurzen Zeit kamen neue zu Krasnowes (1851), Brünn, Friedland bei Römerstadt (1852) und (Spachendorf bei) Heidenpiltsch (1853) in der Nähe von Römerstadt in Mähren und zu Freiwaldau (1852) in Schlesien hinzu. Um aber im Einklange hiemit auch die vernachlässigte Flachszubereitung zu verbessern, wurde nach dem Beispiele Irlands, wo vor wenigen Jahren die ersten Warmwasser-Röstanstalten entstanden, von der Flachsspinnerei in Schönberg, zuerst in Oesterreich, eine großartige derlei Anstalt in Ullersdorf (1851) und eine zweite in Schönberg errichtet. Die erste benützt die warme Schwefelquelle und kann 10.000 Ct. Flachsstengeln mit Warmwasser nach amerikanischer und 5.000 Ct. mit Kaltwasser nach belgischer Methode rösten; in der andern wird das Wasser durch Dampf erwärmt. Dem ausgezeichneten schönberger Fabriksdirektor Droßbach gebührt das ehrende Verdienst der ersten Einführung der für Oesterreich so wichtigen amerikanischen Flachszurichtung. Auch ein zur Hebung der Hanf- und Flachskultur unter staatlicher Begünstigung (a. h. Entschl. 2. Juni 1852) in Wien gegründeter Verein errichtete in Hannsdorf und Deutschhause bei Schönberg fabriksartige Flachsbereitungs-Anstalten und andere entstanden in Brockersdorf (Bärn) und (1854) in Teschen (S. neue Zeit 1851 Nr. 258, 1852 Nr. 53, Mittheilungen 1852 Nr. 5, 19, 43, 51, 1853 Nr. 10, 1854 Nr. 9, 34, österreichischer Kal. f. 1855 S. 214, 228, Berichte der Handelskammern u. m. a.).

Einen neuen Industriezweig schuf Butschek durch seine Segeltuch-Fabrik in Brünn.

Als sich der Tabakverbrauch, insbesondere jener der Cigarren, in den letzteren Jahren so überaus steigerte, daß in den österreichischen Ländern 1847: 138 (in Mähren und Schlesien über 11½ Mill.), 1848 bei 167 (in Mähren und Schles. über 14½ Mill.) und 1849: 194 (in Mähr. und Schles. 16. Mill.) Millionen Stück Cigarren verschließen wurden, reichte die Erzeugung in der Fabrik zu Göding (1846 von 1.514 Ct. Schnupf-, 31.199 Ct. geschnittenem und 8.933 Ct. gesponnenem Rauchtabak) lange nicht mehr aus.

Das Aerar errichtete daher (1850) eine große Cigarren-Fabrik in Klosterbruck, welche aber in Kurzem nach Iglau kam, als die schönen Lokalitäten des ersteren Ortes der von Wien dahin verlegten Ingenieurakademie eingeräumt wurden (S. meine Abhandlung über das Tabak-Monopol in Oesterreich, besonders Mähren und Schlesien, in der brünner Zeitung 1851 Nr. 106 und 110).

Rietsch in Böhmisch-Rudoletz machte die merkwürdige Erfindung des Getreidesteins, dessen fabriksmäßige Erzeugung daselbst 1851 begann.

Hochstetter gründete die erste größere chemische Fabrik in Brünn und, mit Miller, (1852) die erste österreichische Sodafabrik zu Hruschau in Schlesien.

Die Maschinen-Fabrikation breitete sich immer mehr aus und gewann größere Vervollkommnung, ohne doch bisher den einheimischen Bedarf

decken zu können. Außer jenen, welche mit den Eisenwerken zu Blansko, Friedland, Witkowitz, Zöptau oder Petersdorf (seit 1852 sehr erweitert, S. österr. Kal. 1855 S. 219) in Mähren und Ustron in Schlesien verbunden sind, gibt es nun selbständige Maschinen-Fabriken zu Brünn (Luz, Bracegirdle, Gilain [1853], Brand [1853]), Iglau, Fulnek und Carlsberg in Mähren, Bielitz, Würbenthal, Troppau und Freudenthal in Schlesien. Für die Verbesserung des Mahlwesens gaben die neuen Dampfmühlen in Brünn, Czeitsch und Nikolsburg die Anregung.

Um einen Ueberblick der jetzigen industriellen Zustände Mährens zu liefern, fehlt es an hinreichendem Materiale, da die Berichte der Handelskammern in Brünn und Olmütz weder nach Einem Plane bearbeitet sind, noch bis zur gleichen Zeit gehen, der erstere nämlich (Brünn 1854) — sonst ein allseits anerkanntes Muster — nur das Jahr 1851 behandelt (ausgezogen in den Mitthl. 1854 Nr. 37 und 38, wie sein Vorläufer, Brünn 1852, eb. Nr. 49; die Berichte der olmützer Kammer für 1851, 1852 und 1853 aber im Auszuge eb. 1852 Nr. 25 uud 34, 1853 Nr. 47 und 1854 Nr. 50). Wir müssen daher zunächst bei diesem Jahre stehen bleiben und gesonderte Nachweisungen geben.

Der Bezirk der brünner Handelskammer d. i. der brünner Kreisregierung mit 200·52 österreichischen Quadratmeilen und 874.528 Bewohnern zählte 1851: 7.402 Handel- und 31.349 Gewerbetreibende, von denen 123 Fabriks-, 31.226 nur Gewerbsbefugnisse hatten, zusammen 38.751 Handels- und Gewerbsleute. Dieselben betrieben 141 Handels- und 248 Gewerbszweige, hatten 33.815 persönliche und 4.936 Realrechte. Von den 7.402 Handeltreibenden (nur 7 Großhändler, 3.688 Kaufleute und Krämer, 2,714 Victualienhändler u. s. w.) gehörten nur 190 Gremien oder Vereinen (nur in Brünn, Iglau und Znaim), von den 31.226 Gewerbtreibenden 20 032 Innungen an; die übrigen 7.212 und 11.194 standen außerhalb solcher Verbindungen.

Von den 123 Fabriken waren 66 einfache und 57 landesbefugte d. h. solche, welche das Recht haben, in den Hauptstädten der Kronländer Niederlagen ihrer Erzeugnisse zu halten, wovon aber nur 25 Gebrauch machten. Man zählte in 107 Orten 844 Innungen und innungsmäßige Vereine und zwar 610 einförmige und 234 Reihen-Innungen d. i. solche, in welchen mehrere Gewerbe vertreten sind. In diesem Innungs-Verbande waren 20.222 Meister, 11.738 Gesellen und 6.128 Lehrlinge einverleibt und 90 Gewerbszweige vereint. Sämmtliche Innungen besaßen ein Vermögen von 224.114 fl. C. M., welches größtentheils zur Unterstützung verwendet wird; auf Iglau allein entfielen 127.203 fl., auf Brünn 43.045 fl.

Der Bergbau lieferte in diesem Jahre an Steinkohlen aus den nur einige Meilen entfernten Gruben bei Rossitz und Oslawan 1.346.206 Ct. im Werthe von 495.803 fl., an Braunkohlen aus den Gruben bei Göding und Gaya 757.467 Ct. im Werthe von 109.996 fl., an Graphit bei Hafnerluden,

Böttau und Lissitz 2.800 Ct. im Werthe von 1.110 fl., an Alaun bei Obora und Walchow 2.132 Ct. im Werthe von 12.800 fl.

Die Eisenwerke zu Blansko, Braunöhlhütten, Adamsthal, Stiepanau, Wrzischt und Wölkingsthal, dann die Hammerwerke in Battelau, Hluboky, Rudoletz, Rzibelau und Saatz erzeugten 146.820 Ct. Roh-, 86.834 Ct. Guß-, 23.597 Centner Schmiede- und 4.757 Ct. Walzeisen und 3.511 Ct. Schlosserwaaren im Werthe von 1.084.300 fl. und, mit Zurechnung der von den Hammerwerken erzeugten 4.391 Ct. Stabeisen im Geldbetrage von 38.166 fl., einen Gesammtwerth von 1.122.466 fl.

Von den 4 Maschinenfabriken und 4 kleineren derlei Etablissements verbrauchte die fürstlich salm'sche in Blansko 14.000 Ct. Guß-, 2.500 Ct. Schmiedeeisen. 1.500 Ct. Kesselblech u. s. w., jene von Bracegirdle in Brünn 40.000 Ct. Guß-, 32.000 Ct. Schmiedeeisen u. s. w. Die gräflich dubsky'sche Fabrik in Drnowitz erzeugte über 37 Millionen Stifte und Nieten im Werthe von 26.200 fl. Die Krempelfabrikation in Brünn, Iglau und Butschowitz entsprach einem Werthe von 80.000 fl., die zurückgegangene und zurückgebliebene Lederfabrikation in 5 Fabriken und von 149 Lederern u. s. w, zumeist in Brünn, Iglau, Groß-Meseritsch, Trebitsch und Znaim, einem Gesammtwerthe von 7.245.000 fl. Die Papier-Erzeugung in 1 Fabrik und 13 Mühlen ist von geringer Ausdehnung und Ausbildung; die erste erzeugte bei 6000, die 5 größeren der zweiten 11.000 Rieß Papier und 1.500 Ct. Pappdeckel. Gewöhnliche Thonwaaren wurden von vielen Töpfern, besonders in Wischau, Eibenschitz, Iglau u. a., Steingut und Porzellan aber von 300 Arbeitern in 9 Fabriken zu Frain, Krawska, Znaim und Olomuczan hervorgebracht. 6 Glashütten zu Koritschan, Hausbrunn, Protiwanow, Modes, Oberdubenki und Oppatau erzeugten 46.000 Schock Tafel- und 75.000 Schock weißes und grünes Hohlglas im Werthe von 185.000 fl. Eine Fabrik in Brünn mit 36 Arbeitern emaillirt meistens gußeisernes Küchengeschirr.

Die 15 Rübenzucker-Fabriken in Brünn, Eichhorn, Rossitz, Sokolnitz, Schwarzkirchen, Tischnowitz, Königsfeld, Möbritz, Martinitz bei Klobauk, Seelowitz, Raigern, Raitz, Datschitz, Schebetau und Gaya beschäftigten 1500 — 2000 Personen, verarbeiteten 1.477.000 oder richtiger 1.730.000 Ct. Rüben und brachten 67.200 Ct. Raffinat in den Verkehr.

Eine chemische Fabrik in Brünn erzeugte 1.200 Ct. blausaures, 400 Centner schwefelsaures, 300 Ct. rothblausaures Kali und 300 Ct. Salmiakgeist; neben den Hauptprodukten werden chemische besonders in Blansko stark gewonnen. 43 Siedereien brachten bei 10.000 Ct. Pottasche hervor, welche der böhmischen vorgezogen wird. In der altherkömmlich betriebenen Seifensiederei wurden ungefähr 20.000 Ct. geschmolzenes Unschlitt, über $^1/_3$ ausländisches, verwendet (jetzt besteht auch eine Stearinkerzen-Fabrik in Brünn).

5 Fabriken in Znaim, Hayan, Brünn, Kumrowitz und Gaya und 14 andere

Erzeuger gewannen 60.000 Eimer 60 gradigen und 20.000 Eimer mindergradigen Essig im Werthe von 300.000 fl. Von 6 Etablissements für die Fabrikation von Zündrequisiten lieferten die 2 Fabriken in Brünn und Triesch 75 Millionen Stück Zündhölzchen. 11 Producenten im znaimer Kreise (1852 ein neues Etablissement in Brünn) erzeugten bei 200 Ct. ätherische Oele im Werthe von 75.000 fl., eine Fabrik in Brünn gegen 5.000 Ct. Rüböl, 13 Industrielle ungefähr 2.000 Ct. Leinöl im Werthe von 40.000 fl. und geringe Quantitäten Hanf- und Mohnöl.

Die Schafwollwaaren-Fabrikation nimmt sowohl der Menge als der Mannigfaltigkeit der Erzeugnisse nach den ersten Rang in der österreichischen Monarchie ein. Die Produktion beschränkt sich beinahe ausschließlich auf die Verwendung von Streichgarn und umfaßt die ordinärsten Qualitäten bis zu den feinsten im Handel vorkommenden Tuchen, alle Arten von appretirten tuchartigen Waaren und das gesammte Gebiet der Stoff- oder Modewaaren-Fabrikation. Der Hauptsitz der Tuch- und Stoff-Fabrikation ist die Stadt Brünn; ihr reihen sich zunächst in feinen Tuchen und Modewaaren die Fabriken in Namiest und Teltsch an. Hiernächst sind von namhafter Ausdehnung im Gebiete der Stoff-Fabrikation die Orte Butschowitz, Wischau, Iglau und Lomnitz; im Gebiete der Tuchfabrikation die Städte Iglau, Zwittau, Trübau, Groß-Meseritsch, die Fabrik in Alexowitz und die Orte Triesch und Bistritz.

In weiterer Linie folgen sodann für Modewaaren die Orte Daubrawnik, Nedwietitz, Tischnowitz und Neuraußnitz; für Tuch die Orte Teltsch, Datschitz, Trebitsch, Austerlitz, Saar, Boskowitz, Lettowitz, Gewitsch, Oels, Zlabings und Wollein. Es bestanden 1851: 18 landesbefugte (in Brünn 12) und 13 einfache (in Brünn 8) Tuch- und Schafwollwaaren-Fabriken, 6 landesbefugte (in Brünn 4) und 1 einfache Streichgarn-Spinnfabriken, 1.258 Tuchmacher, 1.442 Schafwollweber und 107 Schafwollspinner. Die im Kammerbezirke befindlichen 653 Satz Spinnerei verspannen im Jahre 1851: 135.800 Ct. rohe Wolle, wovon 124.800 Ct. für dessen eigene Schafwollwaaren-Fabrikation verblieben. Dieselbe setzte im Jahre 1851 einen Werth von 23.437.000 fl. in den Verkehr. Hiervon kamen auf die Stadt Brünn und Umgebung allein 75.000 Centner Wolle (größtentheils ungar., bei 9.000 Ct. russ., bei 4.000 Ct. mähr. und schles.), 334 Satz Spinnerei (Soxhlet 68, Keller 38, Leidenfrost 25 u. s. w.), 5.500 Webstühle, 65 Pressen, 16.200 Arbeiter, 168 Wasser- und bei 620 Dampf-Pferdekräfte und ein Werth von 15.704960 fl. Brünn versieht mit seinen tuchartigen appretirten Artikeln den größten Theil des Bedarfes der Monarchie und hat in seiner Stoff-Fabrikation seit 20 Jahren den anerkennenswerthesten Fortschritt in technischer Beziehung gemacht.

Iglau, das immer mehr herabgeht, und die in der Nähe gelegenen 3 Fabriken in Klein-Beranau, Altenberg und Fußdorf verspannen auf 102 Satz Spinnerei bei 25.500 Ct. Wolle und producirten Schafwollwaaren im Werthe von 2 1/2 Millionen Gulden (Iglau 12.000 Stück Montours- und Commerz-

Tuche und 81.000 Stück leichte Schafwollwaaren, zusammen im Werthe von 2 Millionen fl.). Die kleineren Orte, wie Zwittau, Trübau, Groß-Meseritsch, Triesch u. s. w. verspannen auf 110 Satz Spinnerei bei 17.500 Ct. Wolle und brachten Waaren im Werthe von $2^1/_2$ Millionen Gulden hervor. Der Ueberrest entfiel auf die Fabriken zu Namiest, in der Großartigkeit der Einrichtungen und den Leistungen die erste in der österreichischen Monarchie, Teltsch, Alerowitz (Militärtücher) u. s. w.

Der Werth der, in 2 Fabriken zu Neuraußnitz erzeugten Harraswaaren wurde mit 120.000 fl., der in Brünn, Neuraußnitz und Iglau fabricirten 25.000 Dutzend Türkisch-Kappen auf 200.000 fl. berechnet.

Von 3.063 Leinwebern des Bezirkes (in Brünn, Kanitz, Rothmühl, Zwittau, Trübau, Neustadtl, Gewitsch, Wischau u. a.), von welchen sich 2.600 durch die Hälfte des Jahres der Landwirthschaft widmen, wurden auf 5.370 Stühlen 321.500 Stücke Commiß-, Commerz- und Haus-Leinwand im Werthe von 1.593.000 fl. gewebt und 90.000 Stücke im Werthe von 520.000 fl, welche von Lieferanten und Fabrikanten in andern Bezirken aufgekauft wurden, vollendet und veredelt. 1851 entstand die erste Maschinen-Flachsgarnspinnerei in Krasnowes. Eine Fabrik in Brünn erzeugte 2.500 Stücke Segeltuch im Werthe von 50.000 fl. und andere Leinenwaaren im Werthe von 10.000 fl.

Es gab nur 11 Seidenweber mit 19 Stühlen. 1853 entstand eine Seidenwaarenfabrik in Chrostau.

3 Fabriken in Trübau, Kanitz und Oels und 1.465 Weber, im westlichen und nördlichen Theile des Kammerbezirkes, von welchen sich 598 die Hälfte des Jahres in der Landwirthschaft beschäftigen, erzeugten auf 4.120 Stühlen mit einem Verbrauche von 34.300 Ct. Baumwollgarn 760.000 Stücke verschiedener Baumwollwaaren, 250.000 Stücke Barchent, für welchen (nebst Proßnitz) Zwittau und die Umgegend ein Hauptsitz in der Monarchie ist, 34.000 Dutzend Cottontücheln im Werthe von 2.820.000 fl.; mit Zurechnung von 18.000 Stück Halbschafwollwaaren im Werthe von 216.000 fl. ergab sich der Gesammtwerth der Baumwollwaaren mit 3.036.000 fl. Bis auf 2 Spinnereien in Zwittau (mit 2000 Spindeln) und (eine ganz unbedeutende) in Jamnitz ist die Spinnerei im Bezirke nicht vertreten. Eine Türkischrothgarn-Fabrik in Tischnowitz färbte 1.450 Ct. Garn im Werthe von 150.000 fl. Eine Bobbinett- und Tull-Fabrik in Lettowitz erzeugte 5.162.000 Ellen. Die Strumpfwirkerei hat nur in Zlabings eine commerzielle Bedeutung mit einer Produktion von 15.000 Dutzend Waaren im Werthe von 60.000 fl.

3 Fabriken (2 in Brünn, 1 in Turas) und 1 Etablissement in Iglau produzirten 15.000 Centner Cichorie und Surrogatkaffee im Werthe von 135.000 fl., 4 Etablissements zu Brünn, Znaim und Iglau mit 30 Arbeitern, Chocolade im Werthe von 50.000 fl., mehrere Unternehmer in und bei

Auspitz 630 Ct. Süßholzsaft im Werthe von 18.000 fl., womit ein sehr großer Theil des Bedarfes der Monarchie versehen wird. 4 Producenten in Znaim gewannen 800 Eimer Senf im Werthe von 14 — 16.000 fl. Leim verfertigten 16 Siedereien (davon 12 in Groß-Meseritsch) mit 80 Arbeitern, nach alter Art, ohne Fortschritte im Technischen gemacht zu haben.

Eine sehr sinnreich construirte Maschine in Bilowitz bei Brünn, mittelst welcher allerlei Holzformen geschnitten werden können, förderte zur Zeit blos Schuhleisten. 4 Werke (3 in Brünn, 1 in Rennowitz) verkleinerten 16.000 Ct. Farbholz. Von den 3 Dampf- und Kunstmühlen in Brünn, Czeitsch und Nikolsburg, 1.074 Wasser- und 43 Windmühlen lieferten zumeist nur die ersten ausgezeichnete Mühlfabrikate aus einheimischen, ungarischen und banater Früchten, während die andern größtentheils in der alten ungenügenden Verfassung sich befinden. 60 Erzeuger, beinahe nur in Austerlitz, und 1 Fabrik in Brünn brachten Stärke aus Weizenmehl, 1 Etablissement in Holzmühl Kartoffelstärke hervor.

In 153 Bräuereien mit 1.000 bis 1.200 Arbeitern wurden 535.195 Eimer meistens Oberhefen- oder böhmisches, weniger Unterhefen- oder bairisches 10 — 11 gradiges Bier im Werthe von 1.605 000 fl. erzeugt, welches noch auf einer tieferen Stufe als in andern Ländern der Monarchie steht. Höchst beachtenswerth ist die vom Wirthschaftsdirektor Rietsch in Böhm. Rudoletz gemachte Erfindung des Zeilithoids (oder Getreidesteins, d. i. einer aus den extrahirten Bestandtheilen des Malzes und Hopfens concentrirten harten Masse, welche sich, gut verwahrt, durch längere Zeit erhält, leicht transportirt werden kann und zur Erzeugung von Bier in heißen Gegenden, auf Seeschiffen u. s. w. besonders geeignet ist. Daher hat sich auch der Absatz der 1851 errichteten Fabrik schon sehr ausgedehnt und der Getreidestein verspricht ein bedeutender Ausfuhrartikel zu werden. 343 Brennereien mit 1.5 — 1.600 Arbeitern producirten, mehr aus Kartoffeln als Melasse, 90.106 Eimer auf 30 Grade reducirten Branntwein und Spiritus im Werthe von 1.351.599 fl. Die Fabrikation von Liqueuren wurde nebenbei in den Brennereien, hauptsächlich aber in 42 Etablissements, worunter 3 landesbefugte und 18 einfache Fabriken waren, betrieben und gehörte daher zu den ausgedehnteren Industriezweigen. Die Produktion erstreckte sich vorherrschend auf die ordinäreren Gattungen, jene von Rhum hat in der letzteren Zeit einen vorzüglichen Aufschwung gewonnen. Die Liqueur-Erzeugung steht zwar noch der französischen nach, befindet sich aber mit jener anderer Kronländer auf gleicher Stufe.

Schlüßlich verdienen noch die Baugewerbe hervorgehoben zu werden, obwohl ihre Ausbildung, wie Brauchbarkeit noch viel zu wünschen übrig läßt. Sie umfassen 27 Zweige mit 5.167 Meistern und 14.515 Hilfsarbeitern, unter welchen, der Zahl nach, die 1.796 Grobschmiede mit 1.700 Hilfsarbeitern, die 1.193 Tischler mit 3.380 Gehilfen, 431 Hafner mit 420 Gehilfen, 374 Schlosser mit 750 Gehilfen, 182 Seiler mit 180 Gehilfen, 177 Glaser mit 170 Ge-

Gehilfen, 160 Ziegelführer mit 180 Gehilfen, 158 Ziegelbrenner mit 1.600 Gehilfen, 145 Maurer mit 3.500 Gehilfen, 127 Zimmermeister mit 1.360 Gehilfen, die ersten Plätze einnehmen.

Der olmützer Kammerbezirk fällt mit dem olmützer Kreisregierungsbezirke zusammen, nimmt einen Flächenraum von 175 Quadratmeilen ein und hatte 1851: 923.258 Bewohner. 182.010 wohnten in 54 Städten mit 22.062 Häusern, 80.913 in 58 Märkten mit 11.966 Häusern und 660.335 in 1.402 Dörfern mit 98.196 Häusern, (1852 waaren 5.881 Dächer mit Schiefern und Metall, 4.518 mit Ziegeln, 80.478 mit Schindeln und 59.116 mit Stroh eingedeckt). In 109 Orten wurden 324 Vieh- und 440 (zu viele und nicht immer zweckmäßig vertheilte) Jahrmärkte gehalten. In 110 Orten bestanden 851 Innungen, worunter 234 Reihenzünfte, in welchen 2 — 4 und noch mehr Gewerbe vertreten sind, dann 1 Apotheker- und 1 Handels-Gremium in Olmütz. Es gab im Bezirke 70 Post-Stationen und Briefsammlungen, 15 Telegrafen-Stationen, in 15 Orten Spitäler oder sonstige Wohlthätigkeits-Anstalten, in 7 Orten gewerbliche Bildungs-Anstalten, nämlich in Mährisch-Neustadt, Schönberg, Kremsier, Proßnitz und Olmütz unvollständige Realschulen (4. Klasse der Normalhauptschulen) mit 2, in Leipnik und Neutitschein mit 1 Jahrgange, in Neutitschein und Olmütz auch Sonntagsschulen (S. über den dermaligen Zustand S. 20).

Der Kammerbezirk zählte 1851: 948 Fabriken und fabriksmäßig betriebene Gewerbe (in der Bezirkshauptmannschaft Sternberg 246, Hohenstadt 146, Neutitschein 116, Mistek 95, Schönberg 90, Olmütz 72 u. s. w.). Hiervon bestanden nur 697 im Jahre 1849, 72 rührten aus dem Jahre 1850 und 179 aus dem Jahre 1851 her.

Die bei der Fabrikation nachgewiesene Zahl der Hilfsarbeiter (mit den Lehrlingen) von 16.254 Personen fand man viel zu gering. Es war dabei eine Triebkraft von 2.316½ Pferden, darunter 64 Dampfmaschinen mit 1.097½ Pferdekräften, in Thätigkeit.

Die Gesammtzahl der dem Zunftsverbande unterliegenden Gewerbsbefugnisse belief sich auf 20.851 (17.570 im Jahre 1849 bestanden, 1.415 im Jahre 1850, 1.866 im Jahre 1851 verliehen), betrug sonach beiläufig $^4/_7$ sämmtlicher Handels- und Gewerbetreibenden. Auch hier hielt man die angebliche Zahl der Hilfsarbeiter von 10.612 Personen viel zu klein und glaubte sie auf das Fünffache anschlagen zu dürfen. Unter den zünftigen Gewerben gab es 36 Apotheken mit 34 Hilfsarbeitern, 1.236 Mühlen mit 1.033 Hilfsarbeitern (4 amerikanische oder Kunstmühlen, wovon jene in Deutsch-Jaßnik mit Dampf), 87 Windmüller mit 9 Hilfsarbeitern, 506 Weißbäcker mit 255 Hilfsarbeitern (dazu 538 Brodbäcker als freie Beschäftignng), 1.412 Fleischer mit 274 Hilfsarbeitern (dazu 326 Freischlächter), 2.179 Schneider mit 703 Hilfsarbeitern, 132 Maurer und Baumeister mit 1.010 Hilfsarbeitern, 138 Zimmermeister mit 393 Hilfsarbeitern, 1.178 Tischler mit 509 Hilfsarbeitern, 311

Schlosser mit 213 Hilfsarbeitern, 1.557 Schmiede mit 447 Hilfsarbeitern, 167 Glaser mit 25 Hilfsarbeitern, 495 Wagner mit 107 Hilfsarbeitern, 51 Kamminfeger mit 54 Hilfsarbeitern, 69 Buchbinder mit 32 Hilfsarbeitern, 120 Drechsler mit 42 Hilfsarbeitern, 487 Faßbinder mit 96 Hilfsarbeitern, 248 Färber und Drucker mit 72 Hilfsarbeitern, 143 Hutmacher mit 33 Hilfsarbeitern, 328 Kürschner mit 91 Hilfsarbeitern, 314 Korduaner, Lederer, Loh-, Roth- und Weißgärber mit 127 Hilfsarbeitern, 204 Seiler mit 72 Hilfsarbeitern, 164 Strumpfwirker mit 44 Hilfsarb., 357 Töpfer mit 156 Hilfsarb. u. s. w.

Unter den concessionirten nichtzünftigen Gewerben mit 4.434 Gewerbtreibenden und 2.098 Hilfsarbeitern erschienen 165 Bräuhäuser (1 zu Wiesenberg mit einem Dampfapparate) mit 159 Meistern oder Werkführern und 397 Hilfsarbeitern, 289 Branntweinbrennereien, größtentheils mit Dampfapparaten, mit 250 Brennern und 392 Taglöhnern, 51 Kaffee-, 273 Gast- und Einkehrhäuser, 2.599 Wein-, Bier- und Branntweinschänker, 72 Graupen-, Oel- und Lohstampfen, dann Wachspressen, 149 Brett- und Fourniersägen (1 im Bezirke Wsetin mit Dampf) u. s. w.

Freie Gewerbe zählte man 1.124 mit 345 Hilfsarbeitern.

Im Ganzen gab es daher 27.357 Gewerbsbefugnisse, welche — nach den viel zu geringen Angaben — 6.039 Gesellen, 4.659 Lehrlinge, 15.051 männliche, 2.827 weibliche Hilfsarbeiter und 733 Kinder, zusammen mit den Unternehmern 56.666 Personen beschäftigten.

Den kaufmännisch betriebenen Handel bildeten 445 Handlungen (1 Groß-, 309 gemischte Waaren-Handlungen u. s. w.) angeblich mit 487 Gehilfen, den Kleinhandel 7.277 Händler (674 Krämer, 3.373 Viktualienhändler u. s. w.) mit 920 Hilfsarbeitern.

Zusammen hatte daher der olmützer Kammerbezirk 1851: 35.079 Gewerb- und Handeltreibende angeblich mit 21.654 Männern, 3.416 Frauen und 5.646 Kindern als Hilfsarbeitern; es waren sonach 65.795 Personen in den Gewerben und im Handel beschäftigt, nämlich 17.202 in den Fabriken und bei den fabriksmäßig betriebenen Gewerben, 31.463 bei den zünftigen, 6.532 bei den koncessionirten unzünftigen, 1.469 bei den freien Gewerben, 932 im kaufmännischen, 8.197 im Kleinhandel. Offenbar ist die Zahl der Hilfsarbeiter viel zu gering ausgewiesen. Der 8. Theil aller Gewerbs- und Handelsbefugnisse, nämlich über 4.000 gehörten zu den Realrechten.

An unterirdischen Schätzen bezieht der olmützer Kammerbezirk, außer Graphit bei Müglitz (1851: 13.134 Ct.), etwas Steinkohlen bei Mährisch-Ostrau (1853: 25.045 Ct., um 91.000 Ct. weniger als 1852) und etwas Braunkohlen bei Gaya (bei 60.000 Ct.), hauptsächlich nur Pflaster- und Bausteine (1852: 721 Brüche), treffliche Schiefersteine, deren Betrieb täglich an Ausdehnung gewinnt und großartiger wird (bei Hof, Kunzendorf, Friedland bei Römerstadt, Deutschliebau — 1852: 75 Brüche, welche 22.115 Schieferplatten und 3.607.931 Stück 6.720 Quadrat Klafter lieferten), Kalk (1852 lieferten 142 Oefen

160.618 Metzen), Thon (1852 waren, außer den zum eigenen Gebrauche errichteten, 293 Ziegelöfen im Betriebe und lieferten 29.923.268 Ziegeln).

Das Verhältniß zwischen den einzelnen Fabrikationszweigen stellt sich wie 33½ bei der Baumwoll- und Leinweberei sammt Spinnerei, 9 bei der Zuckerindustrie mit der Rübenkultur, 8½ bei der Eisen-, 7 bei der Schafwoll-, 3 bei der Zuckerindustrie ohne Rübenkultur und 1 bei allen übrigen Industriezweigen zusammen.

Das Quantum der im Bezirke 1851 erzeugten Leinen-Handgespinnste wurde auf 15.000 Schock Garne im Werthe von 500.000 fl. geschätzt. Die mechanische Flachsspinnerei zu Schönberg lieferte 10.500 Schock gute Flachs- und Werggarne. Mechanische Flachsspinnereien in größerem Maßstabe waren in Wiesenberg, Friedland bei Römerstadt und Spachendorf bei Heidenpiltsch im Baue begriffen. Man versprach sich davon einen neuen Aufschwung der im Abnehmen begriffenen Linnenindustrie, indem der Verbrauch von Leinengarn, obwohl schon beinahe selten andere als mit Baumwolle gemischte Leinenfabrikate im Handel vorkommen, doch noch so bedeutend war, daß jährlich weit über die Hälfte des Bedarfes aus dem Auslande bezogen werden mußte.

Die Erzeugung an gemischten und ungemischten Leinengeweben im eigentlichen Leinenindustrie-Bezirke von Schönberg, Römerstadt, Deutschliebau und Schildberg wurde 1851 auf 380.000 Stücke geschätzt. Davon entfielen auf die Fabrikanten in Schönberg und Umgebung 220.000 Stücke im Werthe von 1.900.000 fl. (mit einem Verbrauche von 13.000 Schock Maschinen-, 17.000 Schock Handgarn und 60.000 Bündeln oder 300.000 Pfund englisch Gewicht Baumwollgarn), auf jene in Römerstadt 70.000 Stücke u. s. w. Auf dem ehemaligen Herrschaftskörper Janowitz allein mit 600 Webewerkstätten und 1.800 Stühlen kam eine Erzeugung von 75.000 und mit Römerstadt, das 200 Werkstätten und 600 Stühle hatte, 25.000, zusammen 100.000 Stücke. 1852 ging die Produktion im eigentlichen Leinenindustrie-Bezirke dem Ziffer nach auf 287.107 Stücke zurück (Bezirk Schönberg 116.145, Römerstadt 118.187, Deutsch-Liebau 26.440, Schildberg 26.335). Außer diesen wurden aber noch in den Bezirken der Baumwoll-Industrie an ganz- und halbleinenen Waaren 176.275 Stücke fabrizirt (im Bezirke Sternberg 53.315, Mistek 13.125, Frankstadt 7.358, Proßnitz 98.437, Olmütz 4.040 Stücke). Von den mit Leinsamen bebauten 30.776 Metzen Ackerlandes wurden zwar 626.486 Kloben oder beiläufig 50.000 Centner Flachs geerntet, davon aber nur etwas über 30.000 Ct. für die Leinen-Industrie des Kammerbezirkes verarbeitet, der Rest zu Hausleinwanden verwendet oder auswärts versponnen und verwebt. Mit Hanfsaamen wurden 17.550 Metzen Ackerlandes bebaut, daraus 287.162 Kloben Hanf geerntet und größtentheils im olmützer und proßnitzer Bezirke 8.774 Stücke Hanfleinwand gearbeitet. Das Gesammterzeugniß an Ganz- und Halb-Leinenwaare, dann an Hanfleinwand betrug sonach im Jahre 1852: 472.156 Stücke, wozu noch 1700 Stücke an Damast-Leinwand und gemustertem Gradel und 3.000 Dutzend Sack-

tücher, größtentheils aus dem schönberger Bezirke, kamen. Zu den im eigentlichen Leinen-Industriebezirke erzeugten Waaren wurden 16.000 Maschinen- (5.000 ausländ.) und 28.540 Hand-, zusammen 44.540 Schock Garn und 30.000 Bündel Baumwollgarn verbraucht.

Im Jahre 1853 war die Warmwasser-Röstanstalt in Ullersdorf und die Röstanstalt in Hansdorf bereits in voller Thätigkeit, jene zu Brockersdorf und Deutschhause sollten in nächster Zukunft in vollen Betrieb kommen. Von den 4 mechanischen Flachsspinnereien waren erst diejenigen zu Schönberg und Wiesenberg, je mit 5.000 Spindeln, im Betriebe und beschäftigten 922 Personen. Die heidenpiltscher glaubte ihre Spindelzahl 1854 auf 2500, die Friedländer auf 3.600 bringen zu können. In der Leinenindustrie waren nach den Steuerregistern 10.729 Personen mit 6.693 Stühlen, nach den Angaben der Zünfte 1852: 19244 Personen mit 12.143 Stühlen, 1853 aber 18.320 Personen mit 11.377 Stühlen thätig. Im Jahre 1853 wurden zwar im eigentlichen Leinenindustrie-Bezirke 442.310 Stücke 30elliger Waare erzeugt (im Bezirke Schönberg 155.688, Römerstadt 229.664, Deutsch-Liebau 14.100, Schildberg 42.858 Stücke); dessen ungeachtet stand aber die Produktion gegen jene von 1852 von 287.107 Stücken zurück, weil unter dieser der größere Theil aus 54 — 70elliger Waare bestand. Nebstbei fabrizirten die Bezirke der Baumwollen-Industrie an ganz- und halbleinenen Waaren noch 202.896 Stücke zu 30 Ellen (Bezirk Sternberg 67.256, Proßnitz 115.135 Stücke — darunter 48.306 Stücke roher Sack-, 55.626 roher Hanfleinwand — Mistek 9.825, Olmütz 9.623 Stücke u. s. w.). Die Leinen-Industrie verbrauchte 60.000 Schock Leinen-Garne (4.000 ausländische, 18.000 inländische Maschinen-, 8.000 schlesische und 30.000 Bezirks-Handgarne) und 9.783 Schock Hanfgarne, zusammen 69.783 Schock. Eine ansehnliche Zwirnindustrie besteht im Bezirke Schildberg, welcher 1853 rohen, weißen und gefärbten Zwirn im Werthe von 110.000 fl. und aus Leinen- und Baumwollgarnen 213.553 Stücke Bandeln im Werthe von 29.334 fl., außerdem aber noch ordinäre Bürstenbinderwaaren für 20.000 fl. verfertigte. Der Sitz der Erzeugung der letzteren zwei Waaren ist vorzüglich in Schönau, der Zwirnindustrie in Karlsdorf und Weißwasser.

Bei den 123 Bleichen des Bezirkes waren 909 Personen beschäftigt.

Daß die Leinen-Industrie mit ihrer Ausfuhr von Jahr zu Jahr im Abnehmen begriffen ist, rührt nebst der Unzulänglichkeit der inländischen Flachsgarn-Erzeugung hauptsächlich von der gesteigerten englischen Baumwollwaaren-Fabrikation her, welche alle Häfen des In- und Auslandes und namentlich die italienischen Länder mit ihren wohlfeilen Erzeugnissen überschwemmt. Auch hat die inländische Baumwollwaaren-Fabrikation ihren Aufschwung meistens auf Kosten der Leinen-Industrie gemacht und gewinnt in den Distrikten von Rothwasser, Schildberg, Sternberg, Proßnitz, Frankstadt und Mistek immer mehr Boden und Ausdehnung. 1851 berechnete man die Erzeugung im Kammerbezirke auf 1.816.556 Stücke verschiedener Baumwollwaaren und 308.640 Dutzend

Baumwolltücheln, wozu 71.268 Ct. inländisches (meist aus Oesterreich) und 400 Ct. ausländisches Baumwollgarn verwendet wurden. Der proßnitzer Bezirk ist ein Hauptsitz der Barchent- und Kanevaß-Erzeugung, indem 1847: 1.047.860 Pfund inländisches Baumwollgarn verarbeitet und daraus 140.160 Stücke Barchent, 57.122 Stücke Kanevaß und 16.215 Dutzend Tücheln erzeugt wurden. Noch ausgedehnter ist die Fabrikation verschiedener Baumwollwaaren, als: Kleider-, Bett-, Tisch-, Matrazen- und Hosenzeuge im Bezirke Sternberg, wo die Baumwollweberei bis gegen das Ende des vorigen Jahrhundertes beinahe ganz unbekannt war, um 1825 durch Einführung der Schnellschütze einen raschen Aufschwung nahm, seit einigen Jahren aber einen Rückgang macht. Sie wird nicht in großartigen Etablissements, sondern durch Weberei-Unternehmer betrieben, die nach Umständen 20, 50, 100, ja auch mehrere Hundert Stühle beschäftigen. 1851 nahm man die Erzeugung daselbst (nicht zu hoch?) mit 1.000.000 Stücken im Werthe von 5.000.000 fl. und 300.000 Dutzend Tücheln im Werthe von 600.000 fl., sonach die ganze Baumwollwaaren-Fabrikation mit 5.600.000 fl. an, wozu 920.000 Bündel fast ausschließlich inländisches Baumwollgarn zu 4 Pfund verarbeitet wurden. Für den Bezirk Frankstadt berechnete man die Gesammterzeugung auf 300.000, für Mistek an glatten Baumwollleinwanden auf 104.000, für Schillberg an gemusterten Bettzeugen oder sogenannten Schöckeln auf 220.000, an weißer Baumwoll-Leinwand auf 15.000 Stücke. Im Jahre 1852 ging die Erzeugung an Baumwollwaaren im Kammerbezirke auf 1.231.275 Stücke herab; hievon kamen auf den Bezirk Rothwasser 40.250, Schillberg 22.015, Sternberg 108.380, Römerstadt 30.065, Proßnitz 162.471, Frankstadt 415.224, Mistek 445.630 Stücke u. s. w. In derselben Höhe erhielt sich diese Fabrikation im Jahre 1853, nämlich mit 1.244.378 Stücken Baumwollwaaren von 30 Ellen, 7.495 Stücken Schafwollwaaren, 29.344 Dutzend Tücheln, 240 Dutzend Handtüchern, 60 Dutzend weißen Umhängtüchern und 12.000 Stücken Pique- und Schafwollwesten. Hierzu wurden mit Einschluß des im Leinenindustrie-Bezirke verbrauchten Quantums 4.271.536 Pfund verschiedener Baumwoll- und 33.600 Pfund Schafwollgarne verbraucht. Auf den Bezirk Rothwasser entfielen 105.116, Schildberg 35.158, Deutschliebau 20.800, Römerstadt 36.370, Sternberg 138.847, Mistek 324.960, Frankstadt 261.371, Proßnitz 314.356. Nach den Steuerregistern und Privatangaben waren in der Baumwollen-Industrie 1852 und 1853: 15.558 Personen auf 10.814 Webestühlen, nach Angabe der Zünfte aber 1852: 44.272 Personen mit 28.250 Webestühlen und 1853: 39.062 Personen mit 23.308 Webestühlen thätig. Der Bezirk Rothwasser liefert wesentlich Schöckel, Sternberg: Kleider-, Bett-, Tisch-, Matrazen- und Hosenzeuge und Tücheln, Proßnitz: Barchent, Kanevaß und Tücheln, Frankstadt und Mistek zumeist weiße Baumwoll-Leinwand. Der ganze Industrie-Zweig ist in sehr gedrückten Verhältnissen. In Schildberg besteht eine türkisch Rothgarnfärberei, welche 1852: 18.480 Bündel Baumwoll-Garne zu 4 Pfund färbte.

Die Schafwollindustrie des Kammerbezirkes wird in Fulnek, Freiberg, Mistek, Keltsch, Krasna, Wsetin, Wisowitz, Leipnik und Weißkirchen, am lebhaftesten aber in Neutitschein (auf 72.000 Stühlen) betrieben. Sie lieferte im Jahre 1851 ein Erzeugungs-Quantum von 114.080 Stücken verschiedener Sorte und Feinheit (1.000 Stücke erster, 11.140 mittelfeiner, 2.700 minderer, 40 034 ordinäre Sorte, 1.290 Commißtücher, 32.200 Kotzentücheln, das Stück zu 20 Tücheln, 25.066 Flanell und 650 Kotzen). 1852 ging diese Produktion auf 99.680 Stücke herab, wozu beiläufig 24.000 Ct. Wolle, größtentheils aus der Moldau, Walachei, Bessarabien und Ungarn verbraucht wurden. Als der Krieg in den untern Donau-Gegenden entbrannte, sank die Erzeugung 1853 bis auf 71.522 1/6 Stück, der Wollverbrauch auf 17.000 Ct. herab. 1852 gab es im Bezirke 3.291, 1853: 3.020 Tuchmachermeister, 1852 mit 2.053, 1853 mit 1.168 Webestühlen. Es standen in diesem Zweige nur 11 Dampfmaschinen mit 72 Pferdekraft in Verwendung.

Die Eisenwerke von Witkowitz, Friedland bei Mistek, Zöptau und Wiesenberg, Stefanau, Janowitz, Aloisthal und Marienthal erzeugten 1851: 443.633 Centner Eisen verschiedener Gattung u. z. 148.059 Ct. Roheisen, 51.942 Ct. Gußwaare, an Walzeisen 59.002 Ct. Tyres und 96.322 Ct. Rails, 36.297 Ct. Schmiede-, 16.978 Ct. Stabeisen u. s. w.; 1852 wurden aus 602.097 Ct. Eisensteinen 252.105 Ct. Roheisen und Gußwaare und 324 354 anderes Eisen, 1853 aus 894.048 Ct. Eisenstein 320.604 Ct. Roheisen und Gußwaaren und 356.135 Ct. anderes Eisen gewonnen.

Die 4 Drahthütten lieferten 1851 2.669 Ct. Draht, die Nadelfabrik in Schönberg fast das Doppelte des nächsten Jahres (1852: 18 Millionen Näh-, 600.009 Stricknadeln). Es gab 9 Zeughütten, welche 1.200 Ct. Eisen verarbeiteten.

Von den zwei eigentlichen Maschinen-Fabriken in Fulnek und Karlsberg erzeugte die erstere 1851 bei 700 Ct. Dampfmaschinen und Maschinenbestandtheile (1852: 2.000), die andere 2.600 Ct. verschiedene Waare.

Eigenthümlich ist die Erzeugung von Heft- und ordinären Taschenmessern bei Wsetin im Werthe von 40.000 fl.

Die 14 Rübenzucker-Fabriken in Proßnitz, Rimnitz, Czellechowitz, Doloplas, auf der Neugasse bei Olmütz, in Bisenz, Freiberg, Mährisch-Ostrau, Napagedl, Wisternitz, Bedihoscht, Kwassitz, Domazelitz und Mährisch-Neustadt erzeugten 1851: 23.740 Ct. Zucker, 1852, bei einer Bebauung von 8.126 Metzen Ackerlandes und einem Gewinne von 566,023 Ct. Rüben, 27.449 Ct. Zucker, 1853: 40.878 Ct., die Stärk- und Stärksyrup-Fabrik in Prerau 870 Ct. Weizen- und Kartoffelstärke.

Die 3 Glasfabriken zu Paschkau bei Bodenstadt, Karlowitz und Althütten erzeugten 48.020 Schock Tafel-, 12.221 Schock weißes und 14.101 Schock grünes Hohlglas, 1853 diese und die 2 neuen Fabriken zu Strany und Bill-

nitz 122.565 Schock und nebenbei die Fabrik in Strany Schliff- und Luxusgläser, welche an Reinheit und Weiße den böhmischen nicht nachstehen.

Die Steingutfabriken in Kesselsdorf, Laukow, Rainochowitz und Mikuluwka brachten 1851: 170.600 Stücke Trink-, Koch- und Eßgeschirre im Werthe von 25.590 fl., die 14 Papierfabriken zu Wernsdorf, Ullersdorf, Loschitz, Mürau, Littau, Altendorf, Langendorf, Groß-Mohrau, Altstadt, Kleczuwka, Czellechowitz, Rainochowitz, Rožnau und Jablunkau 48.696 Rieß oder 5.169 Ballen verschiedenen Papiers (37.677 Rieß Schreibpapier) und 600 Schock Pappdeckel hervor. Die Lohgärberei verarbeittete 94.000 Stücke Pfund-, Terzen- und Kuhleder, dann Kalbfelle nebst vielen Roßhäuten und einer namhaften Menge Alaunleder. 5 Etablissements in Loschitz, Eisenberg, Bärn, Wsetin und Zlin verfertigten (1853) 61.267 Kistchen Zündhölzchen und 9 Millionen Zündstäbchen. 1853 entstanden 2 Wagenfabriken. 34 Pottaschhütten beschäftigten 50 Personen.

Der jährliche Produktionswerth der Industrie des olmützer Kammerbezirkes kann nicht angegeben werden; für die Leinen-, Baumwoll- und Schafwollwaaren, dann Eisen und Zucker allein nimmt ihn die Handelskammer in runder Summe auf mindestens 16 Millionen Gulden an (Bericht derselben f. 1853 S. 115).

Die gewerbliche Produktion Oesterreich-Schlesiens wird von der troppauer Handelskammer in ihrem Jahresberichte für 1851 und 1852, Troppau 1853, in folgender Höhe angenommen: 58—62.000 Eimer Spiritus, 3.377.694 Centner Steinkohlen im Werthe von 1.076.498 fl., 146.314 Ct. Eisen im Werthe von 1.005.973 fl., Schiefer im Werthe von 220 — 240.000 fl., 4 — 500 Ct. Eisendraht zum Durchschnittspreise von 18 — 20 fl., 6.000 Ct. Zinkblech im Preise von 13 — 15 fl., etwas Weißblech, 1000 Ct. Kupfer-Kessel und 2000 Centner Kupfer-Bleche, die Erzeugnisse der Maschinen-Fabriken in Freudenthal und Bielitz, bei regelmäßigem Bedarfe (1852 um 30 — 34 000 Stück weniger) beiläufig 110.000 Stück Tuchwaaren (in Bielitz 60.000 Stücke), Thibet u dgl. im Werthe von 40.000 fl., schafwollene Bett- und Pferdedecken, Leinwand im Werthe von 1.570.500 fl, Lein-Damast und Zwillichwaaren im Werthe von 550.300 fl., Damast- und Zwillichwaaren im Werthe von 405.200 fl., dreifarbige Schafwolldecken im Werthe von 32.000 fl., Zwirn 6 — 7.000 lange Schocke im Gewichte von 4.000 Ct. und im niedrigen Schätzwerthe von 4—500.000 fl., 100.000 — 115.000 Stück Baumwollgewebe im Werthe von 980.000 fl., 12 — 12.400 Ct. Rübenzucker, 3.000 Stück Terzen-, 23.000 Stück Kuh- und schwarzes Juchtenleder, Alaunleder in namhafter Menge und 50.000 Kalbfelle im Gesammtwerthe von 264.500 fl. für lohgegerbtes und 54.500 fl. für Alaunleder, 4.000 — 4.500 Ct. Schreib- und 1.700 — 2.000 Ct. Pack- und Löschpapier im Gesammtwerthe von 115.000 — 120.000 fl., die Erzeugnisse der Wagenmacher in Troppau und Bielitz, der chemischen Produkten-Fabriken in Freudenthal und Hruschau und der Zinkweiß- und Zinkfarben-Fabrik in Peterswald.

Ein vollständiges und geordnetes Gesammtbild ergibt sich hieraus freilich noch nicht.

Um dasselbe bis auf die jüngste Zeit zu vervollständigen und Anhaltspunkte zur Vergleichung zu bieten, schließen wir mit einem gedrängten Auszuge aus dem Berichte der troppauer Handelskammer für 1853 (Troppau 1854, daraus in d. Mitthl 1854 S. 331 — 6). In diesem Jahre wurden aus 838.272 Eimern versteuerter Branntweinmaische 69.856 Eimer Spiritus erzeugt. Der Steinkohlen-Bergbau bei Pol. Ostrau, Orlau, Dombrau, Hruschau, Karwin, Peterswald und Michalkowitz gewann durch die Anlegung von Eisenbahnen, Wagenbeförderung und Maschinen — Aufstellung mit gewiß 300.000 fl. Kosten wesentliche Verbesserungen, um die Concurrenz mit Preußisch-Schlesien halten zu können und es wurden 3.497.824 Ct. Steinkohlen im Werthe von 1.077.928 fl. (S. S. 109), dann aus 463.535 Ct. Steinkohlen 943.500 Kubikfuß Coaks im Werthe von 117.770 fl. gewonnen. An Stelle des bei Troppau aufgelassenen kam der Gypsbau bei Kathrein in Betrieb. Schiefer wurden im Werthe von 220 — 240.000 fl. gebrochen. Die Eisenwerke zu Buchbergsthal, Endersdorf, Ludwigsthal, Baschka, Trzinietz und Ustron, von welchen die letzteren drei erzherzoglichen (teschner) immer mehr vergrößert und vervollkommt werden, lieferten 61.714 Ct. Roh-, 40.893 Ct. Guß- und 53.765 Ct. Schmiedeeisen im Werthe von 246.822, 315.508 und 567.118 fl., zusammen 156.372 Ct. Eisen im Werthe von 1.129.448 fl., aus 92.000 Ct. Roheisen, wozu der größere Theil aus Ungarn und Russisch-Polen kam, 34.755 Ct. Guß- und 40.424 Ct. Schmiedewaaren im Werthe von 335.438 und 461.326 fl, zusammen daher 75.179 Ct. Kaufmannswaare im Werthe von 796.764 fl., die Emailhütte in Trzinietz 4.800 Ct. Potterie im Werthe von 70.000 fl. Es herrschte seit mehreren Jahren ein fühlbarer Mangel an Blechen aller Art. Aus den Drahthütten gingen bei 1.500 Ct. Eisendraht zu 17 — 19 fl. hervor. Die Walzwerke zu Endersdorf und Olbersdorf lieferten bei 7.000 Ct. Zinkblech zu 15—18 fl. Ein neues entstand zu Primos. Das olbersdorfer Werk erzeugte bei 2.220 Centner Kupferwaaren zu 75 — 80 fl. Außer den mit den Eisenwerken verbundenen gab es Maschinen-Werkstätten in Bielitz, Würbenthal, Troppau und Freudenthal, von welchen die erste 250 verschiedene Maschinen im Werthe von 75 — 80.000 fl, die andere Arbeiten im Werthe von 88.000 fl. lieferte. Die Schafwollwaaren-Erzeugung ging auf 87.000 Stücke (Bielitz 50.000, Troppau 7.000, Jägerndorf 18.000, Odrau 7.000, Wagstadt 5.500) im Werthe von 5.650.000 fl. herab, wozu 35.000 Ct. Wolle (Bielitz 20.000) verbraucht wurden. Die Fabrikation von Thibet u. a. blieb unverändert. An Bett- und Pferdedecken wurden zu Freudenthal nur 4.000 Stücke im Werthe von 20.000 fl., an Strumpf- und Wirkwaaren in Jägerndorf um 25.600 fl., in Odrau viel weniger als in den früheren Jahren (1.500 Dutzend Strümpfe und Socken) verfertigt. Die Leinwaaren-Fabrikation zu Wigstadtl, Freiwaldau, Zuckmantel, Freudenthal, Engelsberg, Würbenthal, Benisch

und im teschner Kreise stellte einen Gesammtwerth von 1.650.000 fl., die Zwirn-Erzeugung zu Würbenthal und Engelsberg von 500.000 fl. vor. Ende 1852 errichtete Raymann zu Freywaldau die erste mechanische Flachsgarn-Spinnfabrik in Schlesien. Die erste Warmwasser-Flachsröste war zu Teschen in der Ausführung begriffen. Die Baumwollwaaren-Fabrikation, deren Hauptsitz in Friedek ist, veranschlagte man auf 160.000 Stücke im Werthe von 1.240.000 fl. Die 5 schlesischen Rübenzucker-Fabriken zu Ober-Suchau, Troppau (2), Barzdorf und Stauding erzeugten aus 380.700 Ct. Rüben 25.624 Ct. Zucker im Werthe von 809.500 fl. Von den oben genannten chemischen Fabriken entfiel auf die erste österreichische Sodafabrik von Miller und Hochstetter zu Hruschau ein Produktionswerth von 250.000 fl. Graf Larisch hatte eine andere in Petrowitz errichtet. An Bier wurden 181.654 Eimer, deren Werth man auf eine halbe Million Gulden annahm, versteuert. Von den zwei Thonwaaren-Fabriken des Grafen Larisch zu Polnisch-Leuten und von Miller und Hochstetter in Hruschau fabrizirt die erstere vorzugsweise Röhren zur Drainage und die andere sucht den Bezug von Steingut-Artikeln aus dem Auslande entbehrlich zu machen. Es wurden endlich 60 — 70.000 Stücke verschiedenen Leders, in Troppau und Bielitz Wagen auch zur Versendung, und 3.000 Ct. Papier, dann 1.500 Ct. Deckeln, im Werthe von 50.600 fl., fabrizirt.

Wir haben versucht, eine Idee über den Aufschwung der Industrie Mährens und Schlesiens, vorzugsweise in der ersten Hälfte unsers Jahrhundertes, zu geben. Der Glanz, welchen er über unsere Zeit verbreitet, ist gleich wohl nicht stark genug, uns das Dunkel zu verhüllen, welches er im Gefolge gehabt, die Verdrängung patriachalischer Zustände, Erdrückung der concurrirenden Kleingewerbe durch die Fabrikation, Störung des Gleichgewichtes in der Vertheilung der Güter, Erschaffung eines stets gefährlicher werdenden Proletariates, ängstigender Ruhelosigkeit und aufreibender Beweglichkeit, nicht zu sättigender Genußsucht, vorherrschend materieller Richtung u. s. w. Hoffen wir, daß die ewig waltende Vorsehung Rath schaffe, wo des Menschen schwache Kraft sich nicht helfen könnte.

Der Handel.

Mähren und Oesterr. Schlesien entbehren zwar der Hauptpulsadern des Verkehrs, der Meere und schiffbaren Ströme, konnten sich daher auch nie am Welthandel betheiligen; allein ihre Lage auf der Hauptstrasse von Süden zum Norden und Nordosten Europas und im Knotenpunkte von Nachbarländern, welche in ihren Bedürfnissen auf einander gewiesen sind, begünstigten dennoch einen nicht unbedeutenden Verkehr, besonders im Durchzuge, und die groß gewordene Industrie hatte selbst einen lebhaften Handel nach auswärts zur Folge. Schon der Bernsteinhandel der Römer zog durch unsere Länder; die deutschen

Reichsgesetze des Jahres 906 handeln von der Messe der Mährer; die Handels-Strassen aus Preußen (Thorn) über Breslau, Benisch und Jablunkau nach Trentschin und Wien, von Kiew und Danzig über Breslau und Wien, einerseits nach Regensburg, andererseits nach Venedig, aus Ungarn nach Böhmen und Deutschland gingen durch unsere Länder; Jahrhunderte lang stand Mähren nicht nur mit Ungarn, Polen, Schlesien, der Lausitz, Böhmen, Nieder- und Oberösterreich, Baiern u. a., sondern auch mit Rußland, Venedig und dem gewerb- und handelsreichen Niederlande in Handels-Verbindung, am längsten und bis in unsere Zeit mit Nürnberg. Brünn, Olmütz, Znaim, Iglau, Ung. Brod, Troppau u. a. Städte, zum Theile weit ausgedehnter und wichtiger wie dermal, unterhielten einen lebhaften Handel. Der 30jährige und die nachgefolgten Kriege mit der Türkei und Frankreich schlugen aber Mähren und Schlesien, wie überhaupt, so auch im Verkehre die tiefsten Wunden und es zieht sich fortan die Klage, daß in denselben kein Commerz bestehe. Erst mit Carl VI., dem Beförderer des Handels, dem Gründer der Freihäfen Triest, Fiume und Porto Ré, dem Begründer unsers Straßenbaues u. a., fängt es wieder an, sich auch bei uns zu regen. Zwar trugen die Versuche mit der Einführung des Bankinstitutes und der Schiffbarmachung der March keine Früchte; allein es wurde der Handel mit der Türkei begünstigt (1725), der Bau der Staatsstrassen begonnen (1727), das Zollwesen, freilich in einer dem Handel kaum gedeihlichen Weise, geregelt (1731).

Obwohl das Merkantil-System und das Mautwesen (der Zoll) vordem wesentlich fiskalisch waren, wurde doch schon vor Jahrhunderten im Zolle nicht bloß eine Finanzquelle gesucht, sondern derselbe auch zur Reglung der Gewerbs- und Handelsverhältnisse benützt, wie dies die Zoll-Mandate von 1613, 1624, insbesondere aber die ausführlichen schlesischen Zollordnungen Ferdinand III. von 1638 und Carl VI. von 1718 beweisen (schles. Ges. Slg. 1. T. Leipzig 1736, S. 53 — 99 und 427 — 504). Aus politischen Gründen oder zur Hintanhaltung des Luxus, Erhaltung des Geldes im Inlande und Förderung der einheimischen Manufakturen erfolgten zwar schon in früherer Zeit Verbote fremder Waaren, wie 1595 der englischen (besonders Lacken, Tücher, Wolle), 1659 der Luxus-, 1674 der französischen Waaren. Aber erst zu Anfang des vorigen Jahrhundertes trat statt des fiskalischen das Prohibitiv-System in den Vordergrund. Das Patent vom 14. Juni 1728 gestattete nur den Gebrauch und das Tragen jener Waaren, welche in den Erblanden selbst erzeugt wurden, verbot daher die Einfuhr fast aller wichtigen Gegenstände des Gewerbfleißes, wie baumwollene, wollene, leinene und alle jene Zeuge, die mehr Wolle als Seide enthalten, Gold- und Silber-Drahtwaaren und Gewebe, Borten, seidene Strümpfe und Bänder, alle Gattungen Hüte und beinerne Waaren, alles Leder mit Ausnahme der russischen Juchten, des Saffian und Corduan. Andere Verfügungen dagegen bezweckten die Erleichterung des inneren Verkehrs, viele Privatmäute wurden aufgehoben und die Transitzölle zweckmäßiger geregelt

(1731). Damal lebte auch das, in Privathände gelangte landesfürstliche, Zollgefäll in Mähren wieder auf. Es erhielt eine, den übrigen Provinzen gleiche Einrichtung und man ließ Mähren an der Wohlthat Theil nehmen, welche in der Verwandlung des früher üblich gewesenen Consumo- in einen Transito-Zoll lag.

Nach der neuen Verfassung blieb der Verkehr mit den Landesprodukten im ganzen Bereiche des Landes zollfrei; die aus einer Provinz in die andere zum Consumo eingeführten beweisbar inländischen Waaren hatten, ohne Entrichtung einer Transito-Gebühr, nur den Consumo-Zoll, die Fremden transitirenden Güter den Transito- und nur in der Provinz, in welcher sie zur Consumtion gelangten, nebstdem auch den Consumo-Zoll, endlich blos die ausländischen Waaren, welche schon depositirt waren, den Essito-Zoll zu entrichten. Die nach Ungarn bestimmten sowohl in- als ausländischen Waaren unterlagen jedoch dem Consumo-Zolle. Außer 3 Ober-Zollämtern oder Legstätten in Brünn, Olmütz und Nikolsburg entstanden Gränzzollämter gegen alle Nachbarländer, nicht blos Ungarn, sondern auch Oesterreich, Böhmen und Schlesien. Mähren war nun auch, wie diese, auf allen Seiten von Zollämtern umschlossen (Patent 17. August 1731). Diese Absperrung wurde bald so fühlbar, daß man sich — ohne die Zollschranken aufzuheben, wenigstens zu einer Erleichterung des Commerzes zwischen den österreichischen und böhmischen Erbländern einigte (1747) und, nach Errichtung eines eigenen Commerzial-Oberdirektoriums in Wien und von Commerz- und Manufakturs-Commissionen, dann Commerzien-Consessen in den Ländern (1749)[18], „sowohl zur Aufnahme der Handelschaft als auch zum Wachsthume der Landesfabriken," wesentliche „Commerzial-Facilitäten" einführte. Die Regierung erleichterte nämlich die Entrichtung der Zölle, gestattete in den größeren Städten, welche zu Messen oder Hauptmärkten privilegirt waren, die Errichtung von Lagern erbländischer Waaren und deren Verkauf im Großen außer der Marktzeit, theilte die Haupt-Jahrmärkte in den Erbländern zweckmäßig ein (zu Wien, Prag, Brünn — vier, jeder zu 3 Wochen — Troppau — zwei, jeder zu 3 Wochen — Gratz und Linz), sicherte jedem Besucher alle Freiheiten, wie sie bei derlei Messen hergebracht, zu und stellte die Beschränkung der Privatmäute, Verbesserung der Strassen und Posten und allen jenen, welche nutzbare Fabriken in den Erbländern einzuführen gedächten, besondere Gnaden und Vorschubsmitteln in Aussicht (Notifikation, Brünn den 14. Juni 1749). Es reihet sich nun eine Regierungs-Maßregel an die andere, um den inländischen Handel zu heben und zu beleben. Maria Theresia errichtete, um die Residenz Wien, Böhmen und Mähren mit

---

[18]) In Mähren wurde zur Einrichtung des Commerzwesens 1751 ein Manufakturen-Amt mit Kreis-Subalternen und Gewerbs-Vorstehern in vielen Orten und 1752 ein Commerzial-Consess mit 4 Commerzial-Inspektoren im Lande errichtet, das erstere 1763, der andere 1776 aufgehoben.

polnischem Schlachtviehe hinlänglich zu versehen, große Viehmärkte zu Bielitz und Olmütz sowohl für einheimisches als ausländisches, besonders polnisches Vieh (1744, 1750); sie schuf nach dem Beispiele Schlesiens Wollmärkte in Brünn, Olmütz, Iglau, Neutitschein und Wisowitz (1753), zu welchen Städten 1804 noch Znaim, Teltsch, Zlabings, Troppau, Teschen, Bielitz, Freiberg, Fulnek, Weißkirchen und Walachisch-Meserisch hinzu kamen; sie führte Garnmärkte im Lande ein (Spinn- und Garnordnung von 1755), bewilligte Roßmärkte in Brünn (1756), errichtete Getreidemärkte in Mistek, Bautsch, Goldenstein, Freudenthal und Jägerndorf (1756) und, nach der Erwerbung Galiziens, Freimessen in Teschen (1774), welche jedoch, ungeachtet bedeutender Begünstigungen, keinen Erfolg hatten und 1783 wieder aufgehoben wurden. Maria Theresia regelte die Jahrmarkts-Freiheiten Mährens in der Art, daß Brünn und Olmütz in die 1. Klasse mit 14, die andern königlichen Städte Neustadt, Znaim, Iglau, Hradisch und Gaya in die 2. Klasse mit 8, 32 Städte in die 3. Klasse mit 4 und die übrigen 174 Marktorte in die 4. Klasse mit 2 Tagen Jahrmarkts-Dauer gereiht wurden.

Maria Theresia gründete zu kaufmännischen Zwecken eine Leihbank in Brünn (1751) und, als die Obligationen aller öffentlichen Fonds während des 7jährigen Krieges in Verfall kamen, öffentliche Börsen zu Troppau und Brünn (1761, 1762), welche aber bald eingingen.

Maria Theresia faßte bereits den großen Plan, gleiches Maaß und Gewicht in allen deutschen und böhmischen Ländern einzuführen, regelte sofort dasselbe in Nieder-Oesterreich (1756), führte dieses in Mähren (1758) und Böhmen (1764) ein, setzte in Schlesien das Gewicht und die Elle auf den wiener Fuß (1750), hieß das wiener Maß und Gewicht auch bei den Urbarial-Leistungen in Schlesien beobachten (1770) und traf Anordnungen wegen Ausgleichung der trockenen Maaße in diesem Lande (1772), wo aber erst viel später (1820) das alte breslauer und troppauer Maaß durch das österreichische ersetzt wurde Die altösterreichischen Provinzen erhielten (1748) einen Münzfuß, dessen Vorzüge (Conventions-Zwanzig-Gulden-Fuß) selbst die meisten deutschen Staaten bewogen, sich über dessen Annahme mit Oesterreich zu einigen (1753, 1763). Das Papier- (1762 zuerst 12 Millionen ausgegeben) und Kupfergeld, welches Maria Theresia zuerst heraus gab, erleichterten nicht wenig den Verkehr; eine neue und allgemeine Wechselordnung (1763) und die Einsetzung von Wechsel- und Merkantil-Gerichten sicherten denselben.

Weit mehr aber als durch diese und andere Vorkehrungen und die Freigebung des Handels mit allen Gattungen von Landesprodukten, unter gänzlicher Aufhebung der einschlägigen ausschließenden Rechte des Bürgerstandes (1768), wollte man, nach dem Beispiele Preußens, den einheimischen Handel durch die Beschränkung des auswärtigen fördern. Während man bisher nur einzelnen Waarengattungen den Eingang untersagt hatte, wie (1743) allen französischen Waaren und andern ausländischen reichen

zeugen, brachte nun das Zollgesetz die Prohibition zur systematischen Anwendung und schritt hierin von Stufe zu Stufe vor. Im Jahre 1764 wurde allgemein die Einfuhr aller jener fremden Waaren verboten, deren Erzeugung im Inlande einen ergiebigen Verdienst verhieß und hier schon weit vorgerückt war. Weiter gestattete man den fremden Kaufleuten und Krämern nur noch den Besuch der Haupt-Jahrmärkte zu Wien, Krems, Prag, Pilsen, Brünn, Olmütz, Troppau, Linz und Grätz mit nicht verbotenen Waaren und die Haltung von Waaren-Niederlagen oder Magazinen nur an diesen Hauptplätzen während der Marktzeit, beschränkte sie im Verkaufe der erbländischen Waaren auf diese Plätze, diese Zeit und den Verschleiß im Großen (pack- oder küstenweise) und schloß sie von den kleineren Jahrmärkten und Kirchweihen ganz aus[19]). Den Juden wurde der Handel mit den fremden Fabrikaten gänzlich verboten, der Handel- vom Fabrikanten-Stande völlig abgesondert, den Fabrikanten aber doch erlaubt, ihre eigenen Waaren bei Hause stückweise zu verkaufen und damit die Jahrmärkte zu besuchen. Zum Schutze der einheimischen Industrie ward endlich die Commerzial-Waaren-Stämplung, nämlich die Bezeichnung aller in- und ausländischen Waaren eingeführt. Die nächste Zeit brachte noch weitere und andere Verbote fremder Waaren.

In Folge von Vorstellungen des Handelsstandes hob man zwar wieder einige auf (1774) und die erste österreichische Mautordnung von 1775 führte nicht nur ein gleiches Verfahren in der Verwaltung des Gefälls ein und vereinigte, mit Aufhebung der Zolllinien zwischen den einzelnen österreichischen und böhmischen Ländern, dieselben zu Einem Zoll-Systeme, sondern hob auch die früheren Tariffe auf und belegte dafür die meisten fremden Gewerbserzeugnisse mit einem Zolle von nur 20 Percent. Obwohl der Schmuggel (besonders mit Tüchern) abnahm und die Zolleinnahme bedeutend stieg, kehrte doch Kaiser Joseph II. zum Prohibitiv-Systeme zurück, weil die Erweiterung der inneren Nährzweige hauptsächlich durch den Hang nach auswärtigen Waaren gehemmt werde. Derselbe erhöhte daher zuerst (1784) den Einfuhr-Zoll auf entbehrliche fremde Waaren, unter gleichzeitiger Verminderung desselben bei mehreren Colonialwaaren, Zucker, Cacao u. a. und verschärfte in der Zollordnung von 1788 die Ausschließung fremder Fabrikate in der Art, daß über 100 der wichtigsten Artikeln übermäßig hoch belegt und zum Theile außer Handel gesetzt wurden. Diese Zollordnung bildete bis zu jener von 1835 die Grundlage der österreichischen Zollverfassung, während die Tariffe nach dem Wechsel der Verhältnisse vielfältigen Aenderungen unterlagen, immerhin aber und noch

---

[19]) Hiedurch wurden insbesondere die Handelsleute von Nürnberg, welche privilegienmäßig seit Jahrhunderten in den böhmischen Ländern den Handel betrieben, empfindlich betroffen. Weitere Beschränkungen im Verkaufe der „Nürnbergerwaaren" traten 1784 ein und 1788 untersagte Joseph allen auswärtigen Handelsleuten den Handel in den österreichischen Staaten, mit Ausnahme von Material-Farbwaaren und inländischen Artikeln.

bis zum allgemeinen Tariffe vom Jahre 1838 den Ansichten des Prohibitiv-Systems folgten. Für den Verkehr zwischen den deutschen und ungarischen Provinzen, welchen freizugeben schon Kaiser Joseph, jedoch vergebens, wünschte, diente bei gleichen Grundsätzen die ungarische Dreißigstordnung von 1788 mit den nachgefolgten verschiedenen Tariffen [20]) Erst seit den 1840ger Jahren begann ein Umschwung, welcher sich unaufhaltsam Bahn brach, zur Aufhebung der ungarischen Zwischen-Zolllinien (1850), zu einem stets mehr gemäßigtem Schutzzoll-Systeme (Tariffe von 1851 und 1853), zum Zoll- und Handels-Vertrage mit den deutschen Zollvereins-Staaten (1853) führte und wohl auch zu einer Zoll- und Handelseinigung mit diesen führen wird.

Neben den hier angedeuteten Maßregeln der Regierung bieten sich aber noch viele andere einer besondern Erwägung an, wie die Traktate mit der Türkei (1718, 1783), die besondere Begünstigung des Handels mit Rußland (1782), die Aufhebung der vielen Privatmäute (1782), der Bau von Strassen, Eisenbahnen und Telegrafen, die Verbesserung und Erweiterung der Postanstalt, die Errichtung von Bildungsanstalten u. s. w. Frägt man aber, welche Früchte diese Einflußnahme dem Handel getragen, so konnten dieselben nicht so schnell reifen, um alsbald sichtbar zu werden. Deshalb müssen wir uns begnügen, die Zustände der neueren Zeit zu skizziren. Wie schon erwähnt wurde (S. 112) bildeten in der 2. Hälfte des vorigen Jahrhundertes nur Lein-, Tuch- und Zeugwaaren Ausfuhrgegenstände, für welche beträchtliche Summen Geldes ins Land kamen; von den übrigen im Lande erzeugten Commerzial-Fabrikaten ging wenig in andere k. k. Erbländer und fast nichts in fremde, sondern sie wurden meist im Lande selbst verbraucht. Dasselbe erzeugte Flachs und Hanf in genügender Menge und nur in Fehl-Jahren wurde es aus Böhmen und Schlesien eingeführt. Obwohl das Land zweischurige Wolle in Menge hervorbrachte, wurde doch eine beträchtliche Quantität, besonders für die Tuchmacher, aus Ungarn eingeführt und die Feintuch-Fabriken bedienten sich großen Theiles fremder, vorzüglich spanischer, wälscher und schlesischer Wolle. Einschurige Wolle wurde noch wenig im Lande gewonnen, daher aus Böhmen, meistens aber aus Polen, Macedonien und der Türkei bezogen. Baumwolle kam aus der Türkei, Seide aus Italien, vorzüglich Roveredo, zum Theile auch aus dem Banate. Das Kameel-Haar oder filo d'Angora zu Plüsch, Felper und Cammeloten ließ man von Smyrna kommen; doch gewann man etwas auch im Lande, besonders auf den lichtenstein'schen Herrschaften, von den Kameelen oder Seidenböcken, welche man hielt. Von Farbmaterialien, wie Röthe, Krapp, Wayde, Schard und Mineral-Farben, wurde etwas (mittelmäßig) im Lande erzeugt, der größte Tleil aber aus der Fremde herbeigeschafft. Eisen

[20]) S. Kopetz österreichische Gewerbsgesetzkunde; Austria 1850 Nr. 1 und 2; die Zollreform in Oesterreich, Innsbruck 1851.

wurde zwar viel (hieß es), doch nicht hinlänglich zur Nothdurft, im Lande fabrizirt und das übrige aus Steyermark und Oberösterreich, endlich Messing und Kupfer aus andern Ländern bezogen (Entwurf zur Kenntniß Mährens, um 1770, M. S.).

Oesterreichisch-Schlesien befand sich damal, nach der Theilung, vieljährigen Kriegen und commerzieller Absperrung von Preußisch-Schlesien, in sehr gedrückten Verhältnissen. Man berechnete nach der mäßigsten Zoll-Taxe seinen jährlichen Passivhandel für fremde Bedürfnisse und Rohmaterialien auf ungefähr 1½ Millionen Gulden (33.724 fl. für allerlei Früchte, 130.548 fl. für Wolle, 253.956 fl. f. versch. Vieh, 29.440 fl. f. rohe Häute, 33.088 fl. f. Farbwaaren, 240.000 fl. f. Weine u. s. w.), während sein Aktivhandel wegen Mangels an auswärtigem Absatze weit unter der Halbscheide seiner Möglichkeit erliege. Denn könnte der Verschleiß nach Polen, Ungarn u. a. erweitert werden, so ließe sich die Fabrikation seiner einzigen 4 Commerzialartikel, nämmlich der Tücher auf 42068 Stücke im Werthe von 1.262040 fl., der Leinwand 240.000 Schocke und Stücke mit 2.247.584 fl., der Wollenzeuge auf 13.000 St. mit 122.000 fl. und der Garne auf 451.297 fl., zus. auf 4.083.121 fl. allerdings bringen. Allein es hatte sich erst die Tucherzeugung bis auf die beste Gattung erhoben; dagegen lag die Leinwanderzeugung noch sehr darnieder. Die Handelsbilanz stellte sich ungünstig. Es überwog die Einfuhr die Ausfuhr; weder Fechsung, noch Wolle und Flachs reichten zum eigenen Bedarfe aus; auch kamen 42.000 Ct. ungarisches Salz in Schlesien zum Verschleiße, wovon 30.000 Ct. hier consumirt, 12.000 Ct. aber nach Preuß. Schlesien und Mähren abgesezt wurden.

Die öffentlichen Abgaben waren gegen früher bedeutend erhöht (auf mehr als 600.000 fl.) und ein großer Theil derselben, wie die Einnahme der größten Grundbesitzer ging außer Landes. Der durch alles dies erzeugte Geldverlust wurde mit 1.200.000 fl. jährlich angenommen und führte einen Geldmangel herbei, welcher das Land bereits erschöpft hätte, wenn nicht in Folge der poln. Unruhen die Conföderirten beträchtliche Summen hieher gebracht und verzehrt hätten. Der ganze Reichthum des Landes, dessen Bevölkerung sich in 9 Jahren durch den bloßen Nachwuchs um 13.500 Seelen vermehrt hatte, bestand nur in seinen arbeitsamen Händen. Von der Verschaffung des nöthigen Rohmaterials, Hebung der Industrie und Eröffnung von Absatzquellen, insbesondere der Herbeiziehung des Durchzugshandels aus Sachsen nach Polen, hoffte man die Rettung Schlesiens vor gänzlichem Verfalle (Gutachten des k. Amtsrathes à Sole, 1773, M. S.).

Zu Ende des 18. und Anfang des 19. Jahrhundertes hatte nach Hanke und Demian[21]) der Handel Mährens schon einige Aufnahme gewonnen; es be-

[21]) Hanke, Schiffbarmachung der March, 3. Aufl. Wien 1796. S. auch Schwoy I. 120; merkantil. Erdbeschreibung von Böhmen und Mähren, Leipzig 1802; Demian österr. Statistik 1804, I. 93 — 117.

trieb einen sehr einträglichen und ausgedehnten Aktivhandel, besonders nach Ungarn, Niederösterreich, Italien und in die Levante. Auch war der innere Verkehr so stark und lebhaft, daß er nicht wenig zu dem damaligen Volkswohlstande beitrug. Die Gebirgsgegenden gaben ihre Kunsterzeugnisse an die fruchtbaren Ackerländer und diese ihren Ueberfluß, besonders an Brodfrüchten, an jene ab. Mähren erzeugte sowohl auf dem flachen Lande als im Gebirge sehr viel Schmalz und Käse, wovon der größte Theil auf der Achse nach Wien gelangte. Gedörrtes Obst ging über Brünn, Proßnitz und Olmütz nach Böhmen und von da auf der Elbe nach Hamburg. Mähren brachte viel und guten Wein hervor, welcher zum Theile in die nördlich gelegenen Nachbarländer verführt wurde. Auf dem flachen Lande und besonders in der Hanna wurde hanfenes, im Gebirge sehr viel Flachs-Garn erzeugt. Mit beiden Artikeln trieb man im Lande einen beträchtlichen Handel; außer Landes ging das Meiste nach Sachsen, etwas nach Ungarn. Für das letztere sammelten es von Dorf zu Dorf ungarische Bauern (mährisch Przadenazi geheißen) strähnenweise. Den Ankauf für Sachsen besorgten im Großen im Lande ansässige Garnhändler, von denen die stärksten und wohlhabendsten an der Gränze von Böhmen und Schlesien sich befanden. Einzelne Private, vorzüglich in der Gegend von Schönberg, verkehrten (nach Passy) in einem Jahre 4 — 500.000 Gulden im Garnhandel. Die mähr. Walachen um Meseritsch, kühne und geschickte Floßfahrer, welche über die höchsten Wehren mit ihren Flößen herabstürzten, flößten auf der Beczwa, so oft sie anschwoll, Bauholz nach Ungarn. Fische waren einst und noch in den 1770ger Jahren ein Hauptartikel des mähr. Handels. Der größte Absatz davon war nach Wien, wo man die schönen und schmackhaften mährischen Karpfen für Donaukarpfen aufsetzte. In Folge der Fasten-Dispensen, Kloster-Aufhebung u. a. ging dieser Handelszweig mit der Austrocknung der Teiche allmälig zu Grunde. Der Handel mit Getreide, dem Hauptprodukte des Landes, wurde zwar im Innern stark betrieben, namentlich auf den stärksten mähr. Getreidemärkten zu Proßnitz in der gesegneten Hanna, wo jährlich eine halbe Million Metzen feilgeboten und davon über 60.000 in das Riesengebirge abgesetzt worden sein sollen, dann zu Olmütz, Brünn, Znaim, Trebitsch, Holleschau und Drewohostitz; allein es ging nur wenig außer Landes und zwar nach Schlesien und Böhmen, wohin es die Bauern aus demselben und aus dem goldensteiner Viertel brachten, dann Haber und Weizen nach Wien.

Kornbranntwein wurde zwar sehr viel (ungefähr 250.000 Eimer im Werthe von $2^1/_2$ Millionen Gulden) im Lande gebrannt, aber auch meistens daselbst consumirt. Dasselbe war der Fall mit den Knoppern und Galläpfeln, einem wichtigen, in der Güte dem levantinischen vorgezogenen Erzeugnisse des hradischer Kreises, welches zum Theile nach Böhmen und Sachsen ging. Hanke übersah die Gänse, an denen vielleicht kein Land der Welt mehr habe, als Mähren, und selbst das bei Nikolsburg gebaute Süßholz nicht, wohl aber den Holzhandel, den Handel mit Wildpret, die großen Viehmärkte mit un-

garischen Ochsen in Auspitz, mit polnischen in Olmütz, die beträchtlichen Pferdemärkte zu Groß-Meseritsch und Weißkirchen, den starken Weinhandel in Unter-Danowitz, Schattau, Gnadlersdorf, Kailing und Poppitz, den bedeutenden Wollhandel u. a. Unter den Industrie-Erzeugnissen nahmen die Tücher und wollenen Zeuge den ersten Platz ein, namentlich aus den Feintuchfabriken Brünns, dann von Iglau, Fulnek, Neutitschein, Freiberg, Odrau, Weißkirchen und Wisowitz. In Iglau wurden jährlich über 40.000 Stücke verfertigt und theils im Lande, theils und zwar wenigstens zur Hälfte, außer demselben, über Linz, Passau und Frankfurt ins Reich, durch Ungarn in die Türkei und über Triest in die Levante abgesetzt. Die Tuchfabrikation in Iglau erhielt beständig 1½ Million Gulden im Umlaufe. Fulnek brachte mit seinem eigenen Erzeugnisse (4.000 St.) und jenem, welches dasselbe aus den Nachbarstädten Odrau (1.600 St.), Wagstadt (2.000), Wigstadtl (400), Freiberg (3.500), Neutitschein (1.000), Meseritsch und Krasna (3.200), Stramberg (1.000) und Weißkirchen bezog und kaufrecht zurichtete, oft über 20.000 Stücke Tücher und bei 700.000 fl. jährlich in Verkehr. Von Tuchhändlern in und um Fulnek wurden noch größere Geschäfte als von den Garnhändlern um Schönberg gemacht. Der Absatz der Tücher ging mit zwei Drittheilen über Wien und von da nach Gratz, Triest und Italien, auch nach Prag und Pesth. 100 Leinweber lieferten mehr Zeuge und Rasche zur Versendung nach Ungarn, Italien und der Schweiz (merkant. Besch. M. 1802 S. 221 — 230). Zunächst an Iglau und Fulnek folgte in der Tuchfabrikation die Stadt Neutitschein, die hierin immermehr zunahm und, außer dem Contingente nach Fulnek, auch noch einen starken Selbsthandel, mit etwa 4.000 St. Tüchern, nach Ungarn und Galizien trieb. Den Verkehr mit Wollwaaren in Mähren berechnete man auf 14 Millionen Gulden.

Den Tüchern reihten sich die Lein- und Baumwollwaaren, Pottasche, Glas, Rosoglio, Papier, Leder u. a. an.

Ordinäre und gröbere Tücher wurden nach Galizien und Ungarn, ohne die mittelbaren Wege durch die wiener Märkte, um nahe 3 Millionen, Rasche um 760.000 fl., dann etwas feine Talles für die polnischen Juden unmittelbar aus Mähren nach Galizien und Ungarn, feine Tücher, Boys, Moldons, Ratins, Espagnolets, Kasimire, ordinäre Tücher, Flanelle und türkische Kappen (die sämmtlich nach der Türkei gingen) um etwa 2 Millionen Gulden unmittelbar aus Mähren, ohne die Dazwischenkunft Wiens, nach der Schweiz, Baiern, Schwaben, Italien, Rußland und der Türkei ausgeführt. Dennoch fand man verhältnißmäßig den Absatz der Tücher ins Ausland wegen zu hoher Preise noch immer nur schwach, da Mähren nach seiner commerziellen Lage ganz Polen, Italien, die Türkei, Schweiz und Süd-Deutschland mit diesem Bedürfnisse versehen sollte und könnte. Auch ging viel mähr. Wolle in auswärtige Staaten, theils in die Niederlande, theils sogar nach England.

Das meiste der Leinwaaren-Erzeugnisse blieb im Lande, dessen

Bedarf an feinerer Leinwand keineswegs durch die inländische Industrie gedeckt war. Die Barchente gingen fast alle auswärts, theils nach Rußland, theils nach Italien. Eben dahin und nach Preußisch-Schlesien ging etwas Kanevaß, Trillich und Zwillich, unter andern nach Italien allein 25.000 Stücke Trillich und ähnliche Waaren. Die gräflich harrach'sche Fabrik in Janowitz, welche fast allein alle feine Leinwand Mährens (gegen 9.000 St) erzeugte, hatte ihren Hauptverschleiß in Wien. Von Papier gingen nur 4—5.000 Rieß Schreibpapier nach Galizien. Von Baumwollwaaren setzte allein die altharter Fabrik fast ihre ganze Erzeugung (8.000 St.) nach Böhmen und Oesterreich ab; dagegen ergänzten die Fabriken beider Länder auf den brünner Märkten den Bedarf Mährens, besonders an feiner Waare. Von untergeordneter Bedeutung in der Ausfuhr waren Strümpfe, Harras-Bänder, Hüte, Seidengewebe, Leder, Töpferwaaren, Glaswaaren u. a. (André im patriot. Tagebl. 1804 Nr. 70, 1805 Nr. 75).

Hanke versprach sich eine Belebung und Erweiterung des mähr. Handels, namentlich nach dem mit Frankreich entzweiten Rußland, welches eine einzige Feintuchfabrik besaß, aus der Schiffbarmachung der March und der Verbindung der Donau mit der Oder, welche er sich sehr leicht dachte und rücksichtlich ihrer Wirkungen in den schillerndsten Farben ausmalte.

Zu den wichtigsten Einfuhrsartikeln in Mähren gehörten Salz (aus Gmunden, Ungarn und Galizien, in einem mittleren Jahresquartal für 260.439 fl.), durch ein Jahr beiläufig 5.600 Ct. Zucker, 2.500 Kaffee, 1.600 Oel, 550 Indigo, 800 Pfeffer, Ingwer, semen amoni, 2.000 Baumwolle, 1.200 Türkisch-Garn, eine ansehnliche Quantität Seide, viel Schafwolle (deren Handel meistens in den Händen der Juden war), Metalle (nach André im patr. Tagebl. 1805 S. 300 mehr als die Hälfte des Eisenbedarfs von etwa 100.000 Ct., nämlich bei 60.000 Ct. aus Böhmen, Oesterreich, Steyermark und zum Theile auch aus Preuß. Schlesien), Färbholz, verschiedene Droguerien, Galanterie-Waaren, Wein und Schlachtvieh. Die Durchfuhrswaaren aus Oesterreich durch Mähren nach Böhmen, Schlesien, Polen und Rußland und aus diesen Ländern nach Ungarn und Oesterreich wurden auf der Axe verführt. Der sächsische Transitozug über Zwittau, Trübau, Müglitz u. s. w. hatte sich, wahrscheinlich wegen schlechter Strasse, sehr vermindert. Die stärksten Märkte des Landes, mit einem großen Zusammenflusse aus dem Innern desselben, wie aus Oesterreich, Böhmen, Schlesien und Polen, fanden 4mal im Jahre zu Brünn Statt (Passy, Statistik von Mähren, 1797, M. S.).

Schon vor 80 Jahren zählte man diese Stadt zu den Haupthandelsplätzen Deutschlands. „Brünn hat, sagte ein Ausländer (in der Wochenschrift: Prosaische und poet. Beiträge, Brünn 1777), keinen so starken Handelsverkehr, wie Leipzig, aber doch viele wohlhabende Kaufleute und einige sehr reiche Bankiers. Die Stadt hat jährlich 4 Jahrmärkte, die aber einer Messe sehr ähnlich sehen und, ob sie zwar der leipziger, braunschweiger und frankfurter nicht gleich

kommen, so haben sie doch fast vor den kasslern den Vorzug, indem nicht allein viele Großierer von Wien, Linz, Troppau, aus Sachsen, Steyermark und Nürnberg, sondern auch alle mähr. Fabrikanten mit ihren Waaren zum Verkaufe hieher kommen, sogar Kaufleute aus Ungarn und der Türkei scheinen ihre Rechnung hier zu finden. Besonders wird aber von inländisch fabrizirten gedruckten Cottonen und Zitzen, aus den Fabriken des Grafen von Blümegen, zu Lettowitz, Kettenhof, und vielen andern im größten Flor befindlichen Fabriken im Lande, die an Güte und schönem Drucke den ausländischen nichts nachgeben und zum Theile in einigen Stücken übertreffen, eine ansehnliche Parthie abgesetzt. Es wimmelt gleichsam von Kaufleuten und Käufern. — Die Tuch- und Trip-Fabriken liefern ebenfalls die preiswürdigsten Waaren, und die Landschuster bringen eine solche Menge Schuhe herein, daß sie eine ganze lange Gasse damit anfüllen, welche aber fast in zwei Stunden alle verkauft sind. Die leinenen und gestreiften Kanevasse sind ein sehr vortheilhaftes Landesprodukt, und werden in den billigsten Preisen verkauft, auch eine Menge außer Landes verschließen. Kurz, Brünn mangelt nichts, als ein schiffreicher Fluß, um eine der ersten Handelsstädte Deutschlands zu sein."

Was ihm die Natur versagt, hat es durch Kunst möglichst nachzuholen gesucht und ist auf der Bahn des Fortschrittes rüstig vorwärts gegangen. Dies zeigt schon eine um wenige Jahrzehende jüngere Beschreibung.

Brünn fehlt nichts (heißt es es im Hesperus 1809 S. 203 — 9) als ein schiffbarer Fluß, um nach Wien eine der ersten Rollen im österr. innern Handel zu spielen. Denn keine Stadt ist als Mittelpunkt gerade für die produkten- und industriereichsten Provinzen der Monarchie so wohl (dabei Wien so nahe) gelegen und mit vortrefflichen Hauptstrassen nach allen Richtungen versehen, wie Brünn. Es liegt im Mittelpunkte von Prag, Breslau, Krakau, Pesth und Wien. Das macht nun seine 4jährlichen Hauptmärkte, deren jeder 2 volle Wochen gesetzlich dauert (die kleineren Geschäfte dehnen sich wohl auf 3 Wochen aus) zu den bedeutenderen im Staate und es ist die Frage, ob, Wien ausgenommen, irgendwo in Absicht auf Mannigfaltigkeit und Wichtigkeit der Waaren und Provinzen, aus denen sie kommen, der Verkehr so wichtig sei? Denn in der Quantität des Absatzes dürfte wohl Brünn von Pesth[22]) und Grätz übertroffen werden. Eine der ersten Rollen spielen die Baumwollwaaren-Fabriken. Böhmen zählt die meisten, Nieder-Oesterreich die bedeutendsten, Mähren und Ungarn die wenigsten (doch hatte Mähren 1803 bereits 9, darunter die lettowitzer, welche

---

[22]) Hier wurden vorzüglich auf den 4 äußerst wichtigen jährlichen Märkten ungemein große Geschäfte mit ungar. Natur-Produkten (vorzüglich Schafwolle, Tabak, Wein, Honig, Vieh, besonders Ochsen für Wien), mit deutsch-erbländischen Industrie-Produkten und türkischen Speditions-Waaren gemacht und auf jedem gegen 5 Millionen Gulden umgesetzt (André, Besch. v. Oesterreich, Weimar 1813, S. 224).

bei 2.000 Menschen beschäftigte). Fast alle besuchen die brünner Märkte und man übertreibt gewiß nicht, wenn man den Werth ihres jährlichen Umsatzes auf diesem Platze mit 2 — 3 Millionen Gulden anschlägt. Für Leder ist Brünn, das sehr ansehnliche Gärbereien aufweiset, einer der wichtigsten Plätze. Sehr bedeutend ist hier der Umsatz der Colonialwaaren. Die zahlreichen Färbereien für wollene Zeuge, so wie die Duckereien für Cotton und Leinwand in Mähren, Schlesien, im nahe gelegenen Theile von Böhmen, ja selbst die Bedürfnisse eines Theiles von Ungarn, werden von hier aus mit Indigo befriedigt. Jeder der hiesigen Märkte macht bedeutende Geschäfte in Zucker, Kaffee und Gewürzen. Böhmische und mährische Leinwand findet hier jederzeit einen Hauptplatz. Mit Pottasche werden hier viele Geschäfte gemacht. Obwohl Brünn und Umgegend in Woll-Tüchern, besonders was die feinen anbelangt, den ersten Platz in der Monarchie behaupten, so werden dennoch diese Artikeln in den hiesigen Märkten wenig oder gar nicht im Großen von den eigentlichen Fabrikanten abgesetzt; dagegen sind die wiener dafür das Haupt-Debouché und die dortigen Tuchhändler die Hauptabnehmer. Was Galizien braucht, geht durch Bestellung, unabhängig von den hiesigen Märkten. Nur einzelne Tuchmacher aus Iglau, Trübau und andern Orten beziehen die hiesigen Märkte, vorzüglich mit ordinären, doch auch feinen Tüchern. Die zahlreichsten und wichtigsten fremden Einkäufer auf dem hiesigen Platze sind die galizischen Juden. Sie beleben die großen wiener und noch mehr brünner Märkte durch ihre starken Einkäufe österr. Fabrikate, vorzüglich in Wolle, Seide und Baumwolle, die sie von Brody aus wieder nach dem Norden, Osten und Süden versenden (André's geog. stat. Besch. d. österr. Kaiserth. Weimar 1813 S. 232).

Aus den berühmten böhmischen Fabriksorten Warnsdorf, Georgenthal, Georgswald, Schluckenau, Schönlinde, Nirdorf u. a. kommen die Lein- und Baumwollwaaren-Fabrikanten und Handelsleute auf die brünner Märkte, wogegen auf den Wochenmärkten in dem durch seine Zwirnfabrikation berühmten Schönlinde Garn auch aus Mähren verkauft wird (Hesperus 1812 S. 241.).

Brünn zählte in jener Zeit 5 Groß- und gegen 40 bürgerliche Handlungen, Olmütz, der Hauptmarktplatz für russisches und moldauisches Rindvieh, zum Bedarfe für Mähren, Böhmen und Wien, 14, Iglau 20, Troppau, wo auch nicht unwichtige Märkte gehalten wurden, einige 20, Teschen nur 6 Handlungen (André's geog. statist. Besch. von Oesterreich S. 225).

Folgendes nicht uninteressantes Bild über den Handelsverkehr Mährens vor nahe einem halben Jahrhunderte gab uns André (eb. S. 232 — 238).

Ausfuhr aus Mähren.

A. Thierreich. 1) Butter und Schmalz sendet es gegen 15.000 Ct. nach Wien — außerdem auch Schafkäse und Federn. 2) Leder geht nach Böhmen (und weiter nach Sachsen). 3) Wolle geht über Böhmen und Oesterreich

ins Ausland. — In feinern Tüchern, Casimiren, Shawls und ähnlichen Artikeln versieht es alle Provinzen des Staats fast allein. Die gröbern Tücher und andere ordinäre Woll-Waaren gehen vorzüglich nach Oesterreich, Galizien, Ungarn (und von da weiter in die Türkei, Schweiz und nach Italien). 4) Ordinäre Pelzwaaren gehen nach Polen und Ungarn. 5) Etwas seidene Tücher gehen aus Brünn nach Schlesien.

B. Pflanzenreich. 1) Mähren sendet viel Flachs und rohe Garne nach Ungarn, Oesterreich, Böhmen (ja auch nach Sachsen), um dem Fleiße der Gebirger in diesen Provinzen Nahrung zu geben. Auch etwas Hanf geht nach Wien. — Seine Leinwand geht nach Ungarn, Galizien, Oesterreich (und Italien)[23]). 2) Seine Weine gehen nach Böhmen, Oesterreich, Schlesien und Galizien. 3) Seine Baumwollenfabrikate gehen nach Galizien und Ungarn. 4) Getreide geht in die angränzenden Gebirgs-Gegenden von Böhmen, Glaz und Ungarn. Viel Kornbranntwein nach Wien. 5) Eichene Faßdauben und Fässer nach Oesterreich. 6) Obst nach Böhmen, Schlesien und Oesterreich. 7) Senf nach Oesterreich. 8) Süßholz nach Wien, Prag, Presburg (und Breslau).

C. Mineralreich. 1) Ordinäres Glas nach Ungarn. 2) Etwas Steinkohlen nach Böhmen und Oesterreich.

Einfuhr und Transito in Mähren.

A. Thierreich. 1) Wolle für die eigene Fabrikation und transito nach Böhmen (und ins Ausland); aus Ungarn gegen 100.000 Ctr. 2) Rindvieh zu eigener Consumtion und transito nach Böhmen, aus Rußland und der Türkei; gegen 60.000 Stück Ochsen (da angenommen wurde, daß von etwa 100.000 Ochsen im Zollwerthe von wenigstens 4 Mill. Gulden, welche zur Fleisch-Consumtion hauptsächlich aus Russisch-Polen, der Moldau und Walachei jährlich eingingen, 30.000 auf Oesterreich, 20.000 auf Galizen, 20.000 auf das nördliche Ungarn, 20.000 auf Böhmen und 10.000 auf Mähren und Schlesien entfielen, (eb. S. 241). 3) Kretische Hammel aus Ungarn, hauptsächlich transito nach Böhmen. 4) Häute für die Gärbereien zu Brünn und einige andere Lederfabriken, nur allein aus Wien gegen 10.000 Ctr. 5) Juchten, Honig (6000 Ctr.), Wachs (2000 Ctr.), Talg (20 — 30.000 Ctr.) zu eigenem Gebrauch und viel transito nach Böhmen und Oesterreich (und von da weiter nach Italien oder auf der Donau nach Regensburg, — nach Nürnberg), aus Galizien und Rußland. 6) Wiener Seidenwaaren, meistens transito nach Böhmen und etwas nach Schlesien. 7) Russisches Pelzwerk, hauptsächlich transito nach

---

[23]) Den auswärtigen Absatz Mährens an Wollwaaren schätzte man auf 2 Millionen Gulden. Die böhm. und mähr. Leinwand ging sonst in außerordentlicher Menge (gegen 39.000 Ct.) über Hamburg, Portugal und Spanien nach Amerika, dann über Triest nach Italien, der Levante und Afrika. Rohe Garne gehen aus Böhmen und Mähren 1.800 Ct. nach Sachsen, Holland und Preuß. Schlesien (eb. S. 252, 256).

Wien, wenigstens für 50.000 fl. 8) Türkischer Saffian, zu eigenem Gebrauch und transito nach Böhmen und Schlesien. 9) Fischwaaren über Breslau, gegen 10.000 Ctr. Häringe, 4000 Ctr. Stockfisch und 10.000 Ctr. Thran zu eigenem Gebrauch und transito. Austern und Sardellen hauptsächlich von Triest über Wien. 10) Cochenille, sehr bedeutend zu eigenem Gebrauch, dann für Oesterreichisch-Schlesien und die nahe liegenden Theile von Böhmen und Ungarn, und nach Wien; sonst gewöhnlich aus dem nördlichen Deutschlande über Böhmen, neuerdings aber auch aus Rußland und der Türkei, über Brody und türkische Gränzplätze, auch wohl über Breslau.

B. Pflanzenreich. 1) Tabak, meistens aus Ungarn, etwas aus Galizien, gegen 150.000 Ctr., davon transito nach Böhmen etwa 100.000 Ctr.[24]). 2) Knoppern zur Ledergärberei, aus Ungarn viele tausend Ct. 3) Pottasche aus Ungarn zu eigenem Gebrauch und transito nach Böhmen, wenigstens 10.000 Ctr. 4) Weine aus Ungarn zu eigenem Gebrauch und transito nach Böhmen, wenigstens 50.000 Eimer. 5) Branntwein, eben so aus Ungarn und Galizien 2000 Eimer. 6) Getrocknetes Obst, eben so aus Ungarn nach Böhmen und Schlesien gegen 50.000 Ctr. 7) Citronen, Rosinen, Zibeben, Oel, zu eigenem Gebrauch und transito über Triest und Wien, gegen 120.000 Ctr. 8) Zucker, Kaffee, Gewürze, Indigo, Farbehölzer, Arzeneien, sehr bedeutend für eigenen Gebrauch, aber auch für Galizien. 9) Baumwolle: etwas zu eigenem Gebrauch von Wien, die meiste aber transito nach Böhmen und Preußisch-Schlesien. Letzteres braucht allein 10.000 Ctr. — Baumwollwaaren: die meisten transito nach Galizien aus Böhmen und Oesterreich. 10) Böhmische Leinwand, Zwirn, Spitzen, Linnen-Band, zu eigenem Gebrauch und transito nach Oesterreich. 11) Oesterreichischer Safran, zu eigenem Gebrauch und transito nach Böhmen und Galizien. 12) Ungarische Kreuzbeeren gegen 200 Ctr. 13) Berchtesgadner Holz- und Knochen-Waaren, zu eigenem Gebrauch und transito nach Böhmen. 14) Wiener Forteplano's, zu eigenem Gebrauch und transito nach Böhmen und Galizien. 15) Wiener Kutschen, Reisewagen, zu eigenem Gebrauch und transito nach Böhmen und Galizien gegen 1000 Stück. 16) Böhmischer Hopfen, zu eigenem Gebrauch und transito nach Oesterreich. 17) Breslauer Krapp, einige tausend Ctr., zum Theil transito nach Oesterreich. 18) Russischer Lein- und Hanf-Saamen. 19) Bücher, Landkarten, Musikalien ꝛc. aus Leipzig über Böhmen, aus Breslau und aus Wien, zu eigenem Gebrauch und transito.

C. Mineralreich. 1) Steinsalz aus Galizien, Kochsalz aus Oesterreich, zu eigenem Gebrauch und transito nach Ungarn (der Bedarf von Mähren und Schlesien an galiz. Steinsalze, welches damals, als das Aerar (bis 1829) noch ein Monopol aus dem Salzverschleiße machte, aus Galizien in die 13. Salz-

---

[24]) Sonst! Gegenwärtig werden Böhmen kaum 50.000, Mähren wenig mehr als 25.000 Ctr. consumiren.

Speditionsämter beider Provinzen zu verführen war, wurde für 1814 auf 352.000 Ctr. veranschlagt, (eb. S. 222). 2) Soda, zu eigenem Gebrauch und transito nach Böhmen, aus Ungarn 6000 Ctr. 3) Eisen und Eisenwaaren zu eigenem und fremden Gebrauche, transito nach Böhmen, Oesterreich, Schlesien, Rußland, besonders Sensen und Sicheln aus Steyermark, dann auch andere Artikel aus Böhmen und Schlesien 30.000 Ctr. (aus Preußisch-Schlesien, wo die Steinkohlen-Manipulation die Concurenz mit dem bessern mähr. Eisen möglich macht, (eb. S. 249). 4) Wiener feinere Instrumente und Geräthschaften aller Art von Stahl, Kupfer, Messing, zu eigenem Gebrauch und transito nach Böhmen. 5) Wiener Modewaaren, Luxus-Artikel, Gold- und Silber-Arbeiten, zu eigenem Gebrauch und transito nach Böhmen und Galizien. 6) Blei und Bleiglätte für die Töpfer, zu eigenem Gebrauche und transito nach Böhmen und Oesterreich. 7) Wiener Porzellan, ungarisch Steingut und passauer Schmelztiegel, zu eigenem Gebrauch und transito nach Böhmen und Galizien. 8) Böhmische feinere Glaswaaren, Spiegel 2c., zu eigenem Gebrauch und transito nach Oesterreich und Galizien. 9) Böhmische Mineral-Wasser, zu eigenem Gebrauch und transito nach Oesterreich und Galizien. 10) Aus Breslau 2.000 Ctr. Kreide, zu eigenem Gebrauch und transito nach Oesterreich.

Seit jener Zeit ist bald wieder ein halbes Jahrhundert abgelaufen und dennoch hat sich ein guter Theil des hier geschilderten Handelsverkehres von Mähren und Schlesien — eben wegen seiner günstigen Lage zwischen dem produktenreichen, aber industriearmen Ungarn und Galizien und den industriereichen Ländern Oesterreich und Böhmen — bis auf den heutigen Tag erhalten, obwohl die influirenden Verhältnisse sich wesentlich geändert haben.

Die Kriege eines Vierteljahrhundertes hatten den Bedarf und den Verbrauch, besonders von Tuch, Leinwand u. a., ungemein gesteigert; die große Masse des Papiergeldes, welches bis 1811 auf mehr als 1.060 Millionen gestiegen und damal auf 212 Mill. reduzirt worden war, hatte wohl die österr. Finanzen zerrüttet, den Verkehr aber überaus belebt; die Continental-Sperre (1806 — 1813), welche Napoleon zur vermeintlichen Demüthigung seines Hauptfeindes England über Europa verhängte, hatte den Absatz von dort zwar nicht gelähmt, aber doch eingeengt. Diese und andere Umstände hatten auf die Erhöhung der Gewerbsproduktion und des Handels mächtig eingewirkt. Mit der Rückkehr des Friedens, der Ordnung, der Geld- und dem Eintritte ungünstiger Verhältnisse, trat plötzlich ein gewaltiges Hemmniß ein, das nur die Macht des Geistes und des Capitals zu besiegen vermochte. Mißwachs und große Theuerung, nachher die Entwerthung der Naturprodukte wirkten lähmend ein. Nach der Aufhebung der Sperre überschwemmte England das Festland mit seinen Waaren. Große Betriebsfonde, ein wohlfeiler Geldmarkt und vermehrte Geldcirkulation, ein so weit gediehenes, in einander greifendes Maschinen-System, begünstigt von einem unermeßlichen Kohlenreichthume, machen eine so gefährliche Concurrenz selbst dann möglich, wenn die Rohprodukte in den Ländern gekauft

werden, welche die daraus entstandenen Fabrikate abnehmen. Es begann die Einschwärzung ausländischer, besonders englischer Lein-, Woll- und Eisenwaaren in die ital. Provinzen. Auf einer andern Seite hemmte den Absatz die Anarchie in den der türkischen Bothmäßigkeit unterworfen gewesenen griechischen, dann in den südamerikanischen Provinzen, welche besonders für Lein- und Glaswaaren Absatz darboten. Einen Hauptschlag führte das neue russische Zoll- oder besser Verbotssystem gegen die ausländischen Fabrikate, da früher für Tuch-, Baumwoll- und Leinenwaaren, Papier, Eisenwaaren u. a. dorthin ein so bedeutender Absatz war, während Oesterreich rücksichtlich vieler Rohartikel, als Rindvieh, Talg, Wachs, Honig, rohen Häute u. a., von Rußland abhängig blieb. Dazu gesellte sich die Furcht, daß dieses auch noch den Handel nach der Moldau, Walachei, Türkei u. a. abschneiden werde. Der in Deutschland zu Stande gekommene Zollverein beengte alsbald den Verkehr dahin und in die Schweiz. Die zur Manie gewordene Lust, das Geld im Börsenspiele zu verwenden, entzog die beträchtlichsten Betriebskapitale. Zahlreiche Zahlungs-Einstellungen und Fallissements erschütterten das Vertrauen und schmälerten noch mehr die verwendbaren Gelder. Es fehlte an Vereinen und Anstalten zur Beförderung der Ausfuhr der Landeserzeugnisse.

Ungeachtet dieser zum Theile noch fortwirkenden Hindernisse, hat doch der Friede eines Vierteljahrhundertes seine segensreichen Früchte auch auf den Handel ausgedehnt und dieser mit der mächtig entwickelten Industrie Schritt gehalten; die nie geahnte Beflüglung des Verkehrs hat aber demselben zum Theile Beschränkungen gebracht, zum Theile andere Bahnen angewiesen.

Der Handel Mährens versorgt theils nur die Bedürfnisse der Bewohner, theils vermittelt er den Absatz nach andern Ländern der österr. Monarchie und auch nach dem Auslande. Er ist blos in denjenigen Waaren selbständig und hervorragend, welche Landesprodukte sind oder mit den verschiedenen Produktionszweigen des Landes in einer nahe oder weniger engen Verbindung stehen. Die durch die Eisenbahnen geschaffenen Verkehrsstraßen haben in dessen gesammten Handelsgeschäften die bedeutendsten Veränderungen hervorgerufen, theils einzelne Zweige empor gehoben, wie vorzüglich den Produktenhandel, theils andere in Verfall gebracht, wie den Speditions- und Colonial-Waarenhandel.

Der Großhandel vermittelt einentheils den Bezug von Rohstoffen für den einheimischen Bedarf, besonders der Industrie, anderntheils den Verkehr mit Naturprodukten und den Erzeugnissen der Industrie des Landes. Der Kleinhandel ist seiner Natur nach auf den Ortsbedarf und die Umgebung beschränkt und hat sich durch zahlreiche Verleihung neuer Befugnisse nicht nur in den Städten, sondern auch Marktflecken und Dörfern in neuerer Zeit eben so ausgebreitet, wie geschwächt. Mährens Handel zerfällt wesentlich in jenen mit Rohprodukten, Vieh und Manufakturwaaren. In so weit der Spedi-

tionshandel in einiger Bedeutung auftritt, steht derselbe nur mit den Märkten in Verbindung und besorgt einen Theil der Weiterführung der Marktgüter.

Für die Versorgung Mährens und einiger weiter östlich gelegener Gegenden mit Colonialwaaren war Brünn vor dem ein Etapelplatz; seit der Verkehrserleichterung durch die Eisenbahnen hat aber Brünn, welches zwischen den in diesem Zweige bedeutenden Handelsplätzen Prag und Wien nicht günstig liegt, diese Bedeutung gänzlich verloren und der Handel mit Colonialwaaren ist nun überall im Lande mehr auf den lokalen Bedarf berechnet. In den letzteren Jahren gewann wegen größerer Regelmäßigkeit und minderen Kosten der Bezug von Hamburg und in einzelnen Artikeln auch von Amsterdam und Bremen einen beträchtlichen Vorrang vor Triest. Wegen Concentrirung der Rübenzucker-Fabrikation in und um Brünn vermittelt dieses stark den Absatz über weitere Kreise.

Vor dem Bestehen des Eisenbahnnetzes, welches sich über Mähren ausbreitet, war der Speditionshandel in Brünn von großer Wichtigkeit. Es wurde von hier aus der Transport der Güter nach Polen, Ungarn und Rußland, auch nach Preußen vermittelt. Seitdem aber hat die Spedition nur von einzelnen Bahnhofstationen, namentlich Brünn und Lundenburg, einige aber sehr untergeordnete Bedeutung. Die Spedition der Güter nach Galizien hat sich aber auch nur bis zur Vollendung der galiz. Bahnen, nach Leipnik gezogen.

Der Handel mit rohen Produkten, ausschließlich der Cerealien, concentrirt sich im brünner Kammerbezirke hauptsächlich in Brünn. Daneben ist, meist für die Erzeugnisse der Umgebung, Znaim von Bedeutung und für Flachs die Umgegend von Groß-Meseritsch. Jedoch ist ein Theil des Handels von Znaim auf Brünn übergegangen, seitdem das erstere durch den Bau der Eisenbahnen in vieler Beziehung außer Verbindung mit den größeren Handelswegen gekommen, während es früher durch seine Lage an der Straße, welche Wien mit den nördlichen Theilen der Monarchie verbindet, als Handelsplatz Bedeutung hatte.

Brünn ist seit dem Entstehen schnellerer und billigerer Communicationsmitteln in den Eisenbahnen für Rohprodukte einer der Hauptstapelplätze der Monarchie, von wo aus der Bedarf verschiedener Distrikte des Kaiserstaates und theilweise des Auslandes gedeckt wird. Nicht allein die mähr. Produkte, sondern auch, vorzüglich durch die Vermittlung der brünner Märkte, die Erzeugnisse der östlichen Kronländer und anderer Theile der Monarchie werden hieher gebracht. Einen Theil dieser Rohstoffe entnimmt die inländische Industrie für die weitere Verarbeitung. Gegenstände des Produktenhandels in Brünn sind hauptsächlich Schafwolle, rothes Leder, Pottasche, Unschlitt, Schweinsfett, Oel, Hanf, Flachs, Honig, Schweinsborsten, Roßhaare und verschiedene Sämereien, namentlich: Fenchel, Anis, Kümmel, Kleesaat, Repssaamen u. s. w.

Schafwolle nimmt den ersten Rang ein, da sich die Fabrikanten des Ortes zum großen Theile, so wie auch die meisten Erzeuger des brünner Kammerbezirkes, mit ihrem Bedarfe hier versehen. Nur die größeren Etablissements

versorgen sich zum Theile von Wien, Pesth und aus Mähren und Schlesien. Blos in Iglau hat sich ein eigener Verkehr in Wolle concentrirt. Nach Brünn werden hauptsächlich mährische, ungarische, polnische, russische und wallachische Wollen zugeführt. Die mährischen gehen größtentheils nach Wien, Reichenberg und andern Fabriksplätzen Böhmens. Auch ausländische Käufer versehen sich in Brünn mit veredelten Wollen. Im Jahre 1851 wurden von dessen stabilen Handelsleuten ungefähr 40.000 Ct. Wolle in den Handel gebracht und 30.000 Centner auf die brünner Märkte zugeführt.

Diese bilden für Häute den bedeutendsten Centralisationspunkt des Verkehrs, doch wird auch außerhalb derselben ein schwunghaftes Geschäft das ganze Jahr hindurch von Brünn aus gemacht. Von rohen Kalbfellen wird das Meiste von Galizien zugeführt, sodann beträchtliche Quantitäten aus Mähren und Schlesien. Der Handel darin ist sehr bedeutend und versorgt größtentheils die inländischen Gärbereien, namentlich die mährischen — worunter Trebitsch besonders zu bemerken ist, und die wiener Gärbereien. In neuerer Zeit sind Kalbfelle, besonders die leichteren, ein gesuchter Handelsartikel für ausländische, vorzugsweise deutsche Gärbereien geworden und es gehen dahin bereits nahmhafte Quantitäten. Ochsen- und Kuhhäute werden aus Schlesien, Galizien und Mähren zugeführt und gehen meistens an die Ledereien des Kammerbezirkes; doch wird auch nach Oberösterreich und Wien und von leichteren Häuten viel nach Böhmen versendet. Schaffelle werden zwar im Lande in nicht unbedeutender Menge gewonnen, reichen aber für den Bedarf der Gärbereien nicht aus. Daher erfolgt eine große Zufuhr aus Ungarn. Hasenfelle kommen in bedeutenden Quantitäten in den Handel, da Mähren, welches die meiste Zufuhr liefert, einen großen Vorrath aufbringen kann; auch galiz. gelangen nach Brünn. Die Felle gehen größtentheils nach Wien und ins Ausland, besonders auf die leipziger Messen. Der Verkehr mit Borsten, welche ausschließlich galiz. Händler aus Galizien, den Donaufürstenthümern und Rußland nach Brünn bringen, ist hier sehr bedeutend. Der Absatz erfolgt im In- und nach dem Auslande, hauptsächlich nach Schlesien, Böhmen, Ungarn, Oesterreich, Leipzig und Hamburg. Roßhaare werden nicht unbedeutend aus Galizien und Rußland zugeführt und gehen zum Theile nach Wien und Ungarn.

Obwohl die brünner Märkte noch immer den hauptsächlichsten Concentrations-Punkt für den Handel mit Pottasche, namentlich mähr., ungar. und galiz. bilden, so hat derselbe doch sehr abgenommen, da die Erzeugung in Mähren zurückgegangen ist und die Zufuhr aus Galizien sehr nachgelassen hat. Es kommt meistens ungarische Pottasche nach Brünn. Soda, deren Verwendung in mehreren Gewerbszweigen fortwährend zunimmt, wurde vordem sehr viel aus England bezogen; jetzt decken die neuen Fabriken in Hruschau und Petrowitz einen Theil des Bedarfes. Auch der Handel mit Honig war hier früher sehr bedeutend, ist aber jetzt in Folge der vielfachen Benützung des Syrups und der Kriegsverwüstungen in Ungarn zurückgegangen. Honig wird aus Galizien und

Ungarn auf die brünner Märkte gebracht und von da in Mähren, Böhmen und Schlesien abgesetzt. Wachs wird nur aus Galizien nach Brünn geführt und von da im Lande, Böhmen und Oesterreich verkauft. Der Handel mit Unschlitt und Schweinfett ist ziemlich bedeutend und vermittelt sich größtentheils von Brünn aus. Unschlitt wird aus Ungarn und den Donaufürstenthümern bezogen und in Mähren, Schlesien, Oesterreich, Steyermark und Böhmen abgesetzt. Schweinfett erhält man größtentheils aus der Türkei und wird meist in Mähren, Schlesien und Böhmen, ein Theil über Triest im Auslande, der Schweiz u. s. w. verkauft. Aus der Türkei bezogene und mähr. Zwetschken (Pflaumen) gelangen von Brünn aus in Mähren, Schlesien, Böhmen und Oesterreich in den Verkehr. Gedörrtes Obst wird im olmützer Kammerbezirke theils aus Ungarn, theils von den Erzeugern der Bezirke Hradisch und Ung. Brod auf die olmützer Märkte gebracht und von da im Wege des Zwischenhandels nach Böhmen, Schlesien und Preußen verführt. Die Märkte in Znaim, Brünn, Olmütz u. a. decken in Grünzeug und Kraut nicht nur den einheimischen Bedarf, sondern es wird auch viel nach Böhmen und Schlesien abgesetzt. Fenchel, in bedeutenden Quantitäten aus Galizien zugeführt und in beträchtlicher Menge besonders um Znaim, Raußnitz und Auspitz gebaut, geht von Brünn und Znaim aus in alle österr. Länder, vorzüglich aber nach Böhmen, Oesterreich und Oberungarn. Galizischer Kümmel wird von Brünn aus, russischer und mähr. Anis aus der Gegend von Znaim und Raußnitz, von mehrerem Aroma als der italienische, wird von Brünn und Znaim aus in alle Theile der österr. Monarchie versendet. Sehr viel galizischen und auch etwas ungarischen und italienischen Hanf setzt Brünn besonders im Kammerbezirke und in Böhmen ab. Neben Brünn nimmt in dessen Kammerbezirk am Handel mit Flachs auch die Stadt Groß-Meseritsch und deren Umgebung bedeutenden Antheil, weil sich in der dortigen Gegend der Flachsbau concentrirt. Auf die brünner Märkte wird auch viel galizischer Flachs gebracht. Der größte Theil des mähr. und galiz. wird im Kammerbezirke verarbeitet, ein Theil geht nach Böhmen und Wien. Das bei Auspitz gebaute Süßholz und der seit ungefähr 30 Jahren daraus bereitete Saft, welcher früher lediglich aus dem südlichen Italien und Morea bezogen wurde, wird von Brünn aus in allen Theilen der Monarchie und auch im Auslande, namentlich nach Hamburg, Coriander und foenum graecum, welche meist bei Znaim gebaut werden, größtentheils von da, aber auch von Brünn aus, nach allen österr. Ländern abgesetzt. Senfsamen, hauptsächlich bei Znaim gebaut und vorzüglicher als alle andern inländischen, kommt hauptsächlich von Znaim, zum Theile auch von Brünn aus in den Handel, wird von den Senfsiedereien in Znaim benützt, größeren Theils aber nach Wien, Krems, Prag u. a. Theilen der Monarchie verführt. Rother Kleesamen, welchen Mähren in weit größeren Quantitäten, als es bedarf, und vorzüglicher selbst als den steyrischen erzeugt, wird vorzüglich aus den Hannagegenden nach Brünn gebracht und von da aus in nicht unbedeutender Menge auch nach Preußen und

über Hamburg nach England versendet. Den Handel mit Hanfsaamen betreibt der olmützer Kammerbezirk nach Böhmen, Schlesien und Preußen. Mohn wird vornehmlich in ausgezeichneter Qualität zwischen Brünn und Olmütz gebaut und über Brünn meist nach Böhmen und Ungarn, Schlesien und Preußen abgesetzt. Auch mit Hirse (Brein) wird ein sehr bedeutendes Geschäft, namentlich nach Böhmen gemacht. Der Handel mit Wein erfolgt gegenwärtig hauptsächlich von Brünn und Znaim aus, welches früher darin sehr starke Geschäfte machte, die jedoch jetzt nicht mehr von so großer Bedeutung sind, seitdem sich theils in den einzelnen Produktionsorten der znaimer Gegend ein selbständiger Handel mit Wein gebildet hat, theils die Weinhändler in Wien, Brünn u. a. den Artikel für den weiteren Vertrieb beziehen, ja größere Schankwirthe entfernterer Gegenden ihren Bedarf selbst holen. Der mährische Wein wird im Lande selbst verbraucht, theils in Galizien, Böhmen, Schlesien und Oesterreich, nicht selten als österr. Wein, verkauft. Gurken werden bei Znaim in großen Massen gebaut und jährlich 7 — 8.000 Eimer, roh und in Essig gelegt, von Znaim und theilweise Brünn in den Verkehr gebracht, die letzteren nach allen Theilen der Monarchie, Italien ausgenommen, vorzüglich nach Wien, versendet. Der Handel mit Graupen (Gersteln) ist von großem Umfange, Brünn ein Hauptmarkt für dieselben, da sie hauptsächlich in dessen Nähe bei Tischnowitz erzeugt werden; sie gelangen in der ganzen Monarchie, besonders Wien zum Verkaufe. Die neuen Kunst- und Graupenmühlen in Oesterreich drohen mit der Gefahr eines Rückganges. Rhabarber wird bei Brünn und Austerlitz, durch den Bezug von Saamen aus der Mongolei und Thibet in sehr weit vorgeschrittener Cultur, gebaut und geht von Brünn aus hauptsächlich nach Wien, aber auch nach Deutschland und sogar über Triest nach der Levante. Bei Bisenz und Straßnitz erzeugt man vorzüglicheren Vogelleim als in allen Ländern der Monarchie; derselbe findet, von Brünn aus etwa 100 Ct., in alle Theile derselben und etwas auch ins Ausland Absatz.

Für den Handel mit Cerealien besteht, mit Ausschluß der Hirse, ein eigentliches Großgeschäft nicht. Derselbe wird vielmehr größtentheils auf den zahlreichen und für den Verkäufer ziemlich günstig vertheilten Provincial-Wochenmärkten vermittelt. Die wichtigsten Getreidemärkte in Mähren und Schlesien waren vordem in der Reihenfolge zu Proßnitz inmitten der Hanna, der reichen Kornkammer Mährens, zu Olmütz, Holleschau, Trebitsch, Jägerndorf und Brünn, der letztere hinsichtlich des Verhältnisses der Zufuhr gegen die Abfuhr in die Ferne der schwächste. Der proßnitzer hatte in der Regel die niedrigsten Preise; nach ihm richteten sich zum Theile jene auf den Märkten zu Olmütz, Holleschau und sogar Jägerndorf. Den proßnitzer und olmützer Markt bezogen hauptsächlich die sehr industriösen, aber getreidearmen Bewohner des Gebirges im olmützer und troppauer Kreise. Der holleschauer Markt versah die eben so industriösen Bergbewohner des prerauer Kreises, der Markt von Trebitsch wirkte durch den iglauer

Kreis bis nach Böhmen hinein; der jägerndorfer, häufig mit preußischem Getreide befahren, ließ den Gebirgsbewohnern des troppauer Kreises die Auswahl des Ankaufes in Schlesien oder Mähren (Mittheil. 1833 S. 295). Die neuen Verkehrs-Anstalten brachten auch in diesem Zweige mannigfache Aenderungen und er wird bei deren Weiterausdehnung nach Ungarn und Galizen noch größere erfahren. Im brünner Kammerbezirke haben die Marktorte Brünn, Lundenburg, Znaim, Trebitsch und Iglau hervorragende Bedeutung; in die mittlere Classe fallen die Märkte zu Dürnholz, Groß-Meseritsch, Saar und Gaya; geringere Wichtigkeit haben Wischau, Auspitz, Austerlitz, Butschowitz und Joslowitz. Nach Brünn werden alle Körnerfrüchte zugeführt, theils aus der näheren Umgebung, theils aus weiteren Entfernungen, wie Hafer aus den Gegenden von Trebitsch und Iglau. Die nach Brünn gebrachte Frucht bleibt theils für den örtlichen Bedarf am Platze, theils wird sie für ärarische Lieferungen aufgekauft, theils endlich geht sie durch Vermittlung von Händlern nach anderen Gegenden je nach der Preisconjunktur, häufiger aber nach Böhmen. Für Korn, Weizen und Gerste ist Brünn ein sehr reeller Markt, für Graupen aus der Gegend von Tischnowitz ein Hauptplatz. Auf dem Markte zu Lundenburg am Knoten der Eisenbahnen erscheinen aus der Umgebung in Mähren und Oesterreich und durch Händler aus Ungarn Korn und Gerste vorherschend, Weizen in mittleren Mengen, Hafer nur wenig. Der größte Theil dieses Getreides geht nach Wien, zuweilen auch nach den nördlichen Gegenden der Monarchie. Der znaimer Markt ist für alle Bodenfrüchte von großer Bedeutung. Weizen, Korn und Gerste werden meist aus der fruchtreichen znaimer Gegend und Niederösterreich, Weizen auch aus Oberösterreich und Ungarn zugeführt. Weizen und Korn gehen großentheils nach Wien und Böhmen, Gerste wohl auch, in einzelnen Jahren aber vorherrschend nach Böhmen und auch nach Oberösterreich. Geringer ist der Verkehr mit Hafer, welcher meist aus Böhmen kommt und nach Nieder-Oesterreich und Ungarn geht. Erbsen, Linsen und Fisolen (weiße Bohnen), welche die Umgebung von Znaim in vortrefflichen Qualitäten zuführt, werden nach Wien, Oberösterreich, Steyermark, Böhmen und Ungarn weiter versendet. Vom Handel der Sämereien und Gurken in Znaim wurde schon gesprochen. Erwähnt muß aber noch werden, daß es mit der in der Nähe, besonders bei Proßmeritz, gebauten Hirse (Brein) von ausgezeichneter Güte große Geschäfte macht und jährlich 100.000 bis 150.000 Metzen hauptsächlich nach Böhmen, auch nach Oberösterreich, Wien und Ungarn absetzt, so wie auch mehrere tausend Metzen Nüsse aus N. und Ober-Oesterreich und auch aus Steyermark nach allen Richtungen hin weiter versendet. Trebitsch und Iglau sind bedeutende Märkte für Korn und Hafer, letzterer von ausgezeichneter Qualität. Die Zufuhr liefert die Umgebung. Der Hafer geht größtentheils nach Brünn und Wien, das Korn meist nach Brünn, in einzelnen Jahren auch nach Böhmen. Dürnholz ist mehr ein Vormarkt für die brünner und in Hirse, für die es ein Hauptplatz, auch für die znaimer Märkte. Die andern oben genannten Marktorte haben

mehr einen lokalen Werth und liefern die Früchte weiter nach Brünn, beziehungsweise Leipnik und Olmütz. Im Bezirke der olmützer Handelskammer geht der Getreidehandel großentheils nach dessen Norden, nimmt auch nach Böhmen und Schlesien seine Richtung und wird meistens von israelitischen Zwischenhändlern, von denen einige denselben in größerer Ausdehnung betreiben, durch Vermittlung der Wochenmärkte zu Holleschau, Prerau, Kremsier, Proßnitz, Olmütz und Littau bewerkstelliget.

Der eigentliche Viehhandel Mährens beschränkt sich auf den Handel mit Pferden, Horn-, Borsten-, Geflügel-Vieh, Wild u. a. Wien namentlich bezieht an letzeren, wie überhaupt an Gegenständen der Consumtion, viel aus dem gesegneten Mähren. Da die Pferdezucht nicht in einem größeren Maaßstabe betrieben wird und die einheimischen Pferderaçen zum weitaus größten Theile sich nicht für einen weiteren Verkehr eignen, haben die Pferdemärkte nur eine lokale Bedeutung. Die beträchtlichsten im brünner Kammerbezirke sind in Brünn, Znaim, Iglau und Groß-Meseritsch, wohin in früheren Jahren bis 1500 Stück gebracht wurden. Nur auf den brünner Platz werden, außer den in der Umgebung gezogenen, böhmische, polnische, preußische und auch russische Pferde, jedoch nur für den eigenen Bedarf gebracht Nur während der Zeiten, wo Lieferungen für das Aerar ausgeschrieben sind, werden die Pferdemärkte ziemlich stark von Händlern besucht. Der Handel mit Hornvieh concentrirt sich in der Regel auf die mit den Jahrmärkten in Verbindung stehenden Viehmärkte und ist nur auf die Versorgung der nähern oder weiteren Umgebung der Marktorte berechnet. In Brünn, dessen Verkehr sich zumeist auf Schlachtvieh beschränkt, wird dieser Handel wohl das ganze Jahr hindurch betrieben und das Vieh von größeren Händlern aus der Gegend von Olmütz, Leipnik, zum Theile aus Ungarn und dem böhmisch-mährischen Gebirge zugeführt; der Verkauf erfolgt aber zum größten Theile in Brünn und dessen Umgebung, nur weniges wird weiter geführt. Die ehemals berühmten Viehmärkte in Auspitz sind nun bis zur Unbedeutenheit herabgesunken [25]). Merkwürdig sind aber diejenigen von Olmütz und Leipnik, welche eine nähere Betrachtung verdienen. Wie der ungarische reicht auch der polnische Viehhandel dieser Länder in die Jahrhunderte zurück. Schon Ferdinand II. Zollordnung von 1638 (schles. Ges. Slg., Leipzig 1736, I. 79) gedenkt des Triebes einer großen Menge Rindviehes aus Polen in andere Königreiche und Länder durch Schlesien und besonders das Fürstenthum

---

[25]) Jahrhunderte lang blühte die Stadt Auspitz als Stapelplatz des ungarischen Viehhandels in Mähren. Kaiser Rudolph II. bestätigte ihr im J. 1599 den Freibrief auf die ungarischen Viehmärkte. Nach Merian (Topographie von Böhmen, Mähren und Schlesien, Frankfurt 1650 S. 87 und 91) war dieser Ort „berühmt wegen der statlichen Ochsen, so die Raaber, Altenburger, Preßburger, Tyrnauer vond Wartberger auß Ungarn dahin bringen, ferners von dannen, an weit entlegene Orth getrieben, insonderheit aber von den Mährischen Metzgern erkauft" werden.

Teschen. 1727 wurde der polnische Viehhandel in Schlesien verbessert (eb. S. 475, II. 627), 1744 der Stadt Bielitz ein Viehmarkt verliehen und, als er verfallen war, derselbe, wie jener der Stadt Olmütz, neu geordnet und belebt (1750), kurz nachher (1753) aber auch der Viehtrieb aus Pohlen über Bielitz und Troppau nach Olmütz und von da über Trübau nach Böhmen, so wie die Abhaltung der Viehmärkte zu Bielitz, Troppau und Olmütz geregelt und der Viehaustrieb aus Polen durch die Mäßigung des Zolls begünstigt. Der Gefahr der Einschleppung der Viehseuche suchte eine eigene Contumazordnung für das Hornvieh zu begegnen (Circ. 21. Mai 1753). Die Erwerbung Galiziens (1772) und dessen Einbeziehung in die Zolllinie konnte, wie den Handel überhaupt, so insbesondere den Viehhandel nur wesentlich fördern (S. Jeckel's Handelsgeschichte Polens II. B.). Daher wurde auch 1782 den ukrainer, moldauer und andern Viehhändlern der freie Eintrieb aller Vieh-Sorten in Galizien und deren weiterer Forttrieb in die übrigen k. k. Erbländer gestattet, die Abhaltung von Haupt-Viehmärkten zu Oswiezim und Zator in Galizien, Bielitz, Teschen und Troppau in Schlesien, M. Ostrau und Olmütz in Mähren und wechselweise zu Königgrätz, Nimburg und Prag in Böhmen angeordnet, für Galizien und Schlesien die Freiheit von der Mautentrichtung für das auf- und abgetriebene Vieh, so wie von den Standgeldern, für alle Märkte aber andere Vergünstigungen zugestanden (Avertissement, Wien den 22. April 1782 und Nachricht von demselben Datum, brünner Zeitung 1782 Beil. Nr. 38). Später blieben in Mähren und Schlesien nur zu Olmütz, Auspitz und Teschen privilegirte Viehmarktplätze; die Winkel-Viehmärkte zu Raußnitz, Nikolsburg und Znaim wurden abgeschafft (Gubdt. 25. Okt. 1816 Z. 19.824). Der olmützer Schlachtviehmarkt stellte sich wegen seiner günstigen Lage am Knotenpunkte der galizischen, schlesischen, böhmischen und wiener Chausseen und der Commerzialstrasse nach Ungarn vom Anbeginn als der geeignetste heraus. Der jährliche Auftrieb stieg bis 1824 auf mehr als 100.000 Stück Ochsen mit einem Geldverkehr von 8 Millionen Gulden Conv. Münze, fiel aber, angeblich in Folge der Aufhebnng aller Beschränkungen des Verkaufes und Einkaufes des Schlachtviehes sowohl auf dem olmützer Platze, als auch auf dem Triebe bis dahin (1825), dann später in Folge des Eisenbahnbaues, der Olmütz seitwärts liegen ließ, immer mehr, so, daß 1850 nur noch 15.611 Stück Schlacht-Ochsen in Olmütz aufgetrieben wurden [26]). Andererseits schrieb man die Abnahme

[26]) Der Ober-Schlachtvieh-Schätzmeister Pöhul zu Olmütz sprach sich über die Ursachen des Verfalls und die vermeintlichen Mitteln der Verminderung der hohen Fleischpreise (in der ostdeutschen Post 1851 Nr. 105) in folgerder Weise aus: „Die olmützer Schlachtviehmärkte bestanden seit dem Jahre 1750 zu Olmütz, wurden ehemals von den k. k. Zollämtern verwaltet, polizeilich aber durch einen Magistratsbeamten überwacht. Im Jahre 1810 ist eine eigene Viehmarktskontrolle, bestehend aus einem Marktkommissär, zwei Kontrollbeamten und zwei Schlachtviehschätzmeistern, eingesetzt worden, wodurch man der Wichtigkeit eines Platzes, wo die Einregistrirung und Abschätzung des Schlachtviehes zur Grundlage der Taxregulirung für die Provinzen Mähren, Oesterreich und Böhmen diente, Rechnung trug.

des galizischen Viehhandels dem Monopole der in einen Bund getretenen wiener Fleischer, der Sanitätsbeschau u. a. zu. Der Markt zog sich nun in die

---

Die galizischen und fremden Viehbesitzer oder ihre Bestellten mußten ihr Vieh bis auf den Marktplatz Olmütz treiben, um daselbst durch eine vermehrte Conkurrenz eine größere Wohlfeilheit zu erzielen. Auf dem Triebe bis dahin war kein Vorkauf der Spekulanten gestattet, ja diese waren selbst von dem Marktplatz Olmütz ausgeschlossen, um daselbst nicht die Preise hinaufzutreiben. Die Marktbücher vom Jahre 1824 wiesen in der That einen Auftrieb von 102.706 Stück Schlachtochsen auf dem olmützer Marktplatz aus, wobei dem Publikum nebst dem billigen Preise noch 4902 Stück als Rádás d. i. unentgeltliche Zugabe beim Kaufsabschusse zu gut kamen. Im Jahre 1849 dagegen sind bloß 84.667 und 1850 15.611 Stück Schlachtochsen daselbst aufgetrieben worden.

Dieser Verfall datirt vom Jahre 1825, wo ein Gubernial-Circular alle Beschränkungen des Verkaufes und Einkaufes des Schlachtviehes sowohl auf dem olmützer Platz, als auch auf dem Triebe bis dahin, aufhob, und dadurch dem Wucher einen freien Spielraum eröffnete. Allmälig wurden die Stationsplätze der Viehtriebe von der Einbruchstation Bielitz angefangen bis Leipnik, ja sogar bis in die Nähe des olmützer Platzes, von Mäklern, Zwischenhändlern und Spekulanten belagert, die sich durch eine oft unbedeutende Darangabe in den Besitz ganzer „Bandl" Ochsen setzen. Diese gehen nun mit immer steigenden Preisen aus der Hand eines Händlers in jene eines zweiten, dritten und so fort, bis sie zuletzt das Publikum, als der Konsument, um den höchsten Preis erhält, zu dem das Schlachtvieh keineswegs gelangen könnte, wenn der Verkauf auf den Stationen von einem Hauptmarkt und Concurrenzplatz in jene rechtlichen Grenzen gewiesen würde, welche dem maßlosen Treiben der Mäkler und Spekulanten, wodurch das Publikum gebrandschatzt wird, Zügel anlegen könnten. Man ersieht aus den früheren Satzungstarifen, daß die Fleischtare im Anfang des Jahres 1825 mit 2½ kr., im Oktober 1835, also nach zehn Jahren, mit 6 kr., im Dezember 1845 mit 7 kr. und im Jahre 1850 mit 10 kr. C. M. per Pfund in Olmütz und auf dem Lande bestanden hat und in dieser Höhe noch besteht, während sie in Brünn und Wien einen noch höhern Standpunkt erreichte. Gegenwärtig stellt sich zwischen dem Fleisch- und Kornpreise mit Rücksicht auf Olmütz ein solches Mißverhältniß heraus, daß 14 Pfund Rindfleisch einem Metzen Korn gleichstehen, was in Wien bei dem Preise von 14 kr. C. M. per Pfund Fleisch und unbedeutend höherem Kornpreise noch greller hervortreten muß.

Das Traurigste an der Sache aber ist, daß die Fleischtare ihren Kulminatonispunkt noch nicht erreicht haben dürfte, und mit der Zeit eine fortwährende Verschlimmerung zu erwarten steht. Nach meiner Ueberzeugung läßt sich dieser Krebsschaden weder durch die projektirte Aufhebung der Rindfleischtare, noch durch Errichtung von Schlachthäusern und Fleischkassen, wie sie nun schon in Wien bestehen, gründlich heben. So lang der Schlacht-Ochs theuer ist, wird auch das Pfund Rindfleisch nicht wohlfeil werden, und die Aufhebung der Fleischtare wird das Fleisch nicht billiger machen. Der Fleischhauer, der auf den Spekulanten und auf den erhöhten Preis beim Einkauf hingewiesen ist, kann und wird das Fleisch nur immer nach Maß des Einkaufspreises feilbiethen. Die Errichtung von Schlachthäusern und Fleischkassen mag wohl in Wien manchen lokalen Vortheil darbieten; namentlich wurde auf diesem Wege eine strengere Beaufsichtigung der Ausschrottung des Schlachtviehes und ein geregelter Gang in Ansehung des Schlachtvieheinkaufes erzweckt, dem minder bemittelten Fleischer der Ankauf des Schlachtviehes erleichtert und selbst dem Viehbesitzer die Gelegenheit geboten, sein Schlachtvieh daselbst ausschroten zu können. Allein diese

Eisenbahn-Station Leipnik (Oesterreich und seine Staatsmänner, Leipzig 1843, II. 146 — 157, 189 — 191). Die früheren Verhältnisse haben sich zwar geändert, verdienen aber doch eine Erwähnung.

Die sogenannten polnischen Ochsen, hieß es, werden nicht in Galizien groß gezogen, so sehr dies auch bei einer guten Oekonomie und der so häufigen Menge des Futters möglich wäre. Die Ochsen werden größtentheils in der Moldau gekauft, in Galizien in den häufigen Branntweinbrennereien mit Speckicht gemästet und dann zu Markt getrieben (Hormayr's Archiv 1826 S. 67). Alles unter dem Namen polnisches Vieh bekannte Rindvieh kommt aus Bessarabien und der Moldau, wird meistens auf großen Märkten in der Bukowina und Podolien oder auch aus den galizischen Mästereien von jüdischen Händlern aufgekauft und, nach dem Besuche der zwischengelegenen Märkte, im Ueberreste, meist den fettesten und besten Stücken, nach Olmütz getrieben. In Bielitz vereinigen sich alle aus Galizien kommenden Ochsen und gehen durch Schlesien einen und denselben Weg. Hier beginnt schon die Nachfrage und der Handel. Olmütz ist

---

Maßregeln sind ohne allen Einfluß auf den allgemeinen Schlachtviehverkehr und das künstliche Hinauftreiben des Schlachtviehpreises. Das Uebel muß an der Wurzel erfaßt werden, und zu diesem Behufe dürfte nachstehender Vorschlag als das einzige radikale Mittel dienen, worauf auch die bukowinaer Handelskammer ganz folgerecht hingewiesen hat.

Die Regierung möge den olmützer Schlachtviehmarkt, wie er bis zum Jahre 1825 bestanden hat, restauriren. Die Besitzer des zuzutreibenden Viehes sollen gehalten sein, ihr Vieh auf diesen Platz zu bringen, aller Vorkauf auf den früheren Triebsstationen von Bielitz bis Olmütz werde verboten, insofern er nicht für den Fleischbedarf des Ortes geschieht. Werden einzelne Stücke für diesen Zweck oder für den Pflug unter Wegs verkauft, so ist dieser Fall wie früher auf der Auftriebsbollete oder dem Sanitätszeugnisse, welches die Anzahl des Viehtriebes ausweiset, unter glaubwürdiger Bestätigung ersichtlich zu machen. Dieser Ausweis werde dann auf dem olmützer Marktplatze von der Marktkommission geprüft, um zu ersehen, ob nicht auf dem Wege von unberufenen Vorkäufern ein wucherisches Spiel getrieben wurde."

Wir glauben über diesen interessanten Gegenstand noch einige Notizen beifügen zu sollen. Im J. 1837 wurden auf die olmützer Ochsenmärkte 4.495 Stücke aus Mähren und Schlesien, 11.328 Stücke in kleineren Parthien, worunter viel galizisches Schlachtvieh sich befand, und 38.135 aus Galizien herbeigeschafft; 36.049 Stücke aus Galizien wurden außer dem Marktplatze verkauft. Dies gibt zusammen 90.007 Ochsen, wozu Galizien, ohne das Vieh in den kleineren Parthien, 74.184 Ochsen lieferte. Gegen 1836 war eine Abnahme von 15.145, gegen 1835 noch immer eine Zunahme von 18.499 Stücken. Von den 90.007 Ochsen muß man allerdings die bessarabischen Ochsen, deren Zahl unbekannt ist, abziehen; dafür sind aber 4.515 Stück Ochsen, die gerade nach Wien getrieben worden, und über 1.000 Stück hinzuzurechnen, worüber aus anderer Quelle Nachricht zugekommen ist. Der höchste Preis für ein Paar Ochsen war 1833 und 1834 450 fl., 1835: 600 fl., 1836: 530 fl. und 1837: 500 fl. W. W., der niedrigste 1837: 195 fl. W. W. (wiener Zeitung 1838 Nr. 54).

1839 wurden 84.635 gemästete Ochsen aus Galizien auf den Markt nach Olmütz gestellt, 1840: 55.673 (Adler 1841 S. 206).

der Versammlungsort aller Triebheerden und der Stapelplatz des Ochsenhandels. Hier wird alle Mittwoche außerhalb der Stadt ein sehr besuchter Markt gehalten, im Großen und Kleinen verkauft und die Ochsen werden von diesem Punkte in allen Richtungen strahlenförmig im Lande, wie nach Oesterreich und Böhmen weggetrieben (Mittheil. 1831 S. 82, 90, 1834 S. 364).

So war es vor dem Baue der Eisenbahn. Gegenwärtig hat der leipniker den olmützer Schlachtviehmarkt bedeutend überflügelt. Denn im J. 1852 wurden auf dem ersteren 58.859, im J. 1853: 46.178 Stücke Ochsen aufgetrieben, hievon 1852: 27.548 im Gewichte von 112.657 Ct. Fleisch und 14.939 Ct. Unschlitt (ohne Geschöll) und im angegebenen Verkaufspreise von 6.472.167 fl. W. W., 1853 aber 28.451 im Gewichte von 121.696 Ct. Fleisch und 15.959 Ct. Unschlitt und im Preise von 6.500.208 fl. W. W. verkauft und von den nicht veräußerten Stücken 1852: 11.752, 1853: 6948 nach Wien und 1852: 14.559, 1853 aber 10.779 St. nach Olmütz zu Markt getrieben. Auf dem olmützer Markte dagegen wurden 1852: 20.380, 1853: 17.807 St. aufgetrieben, hievon 1852: 13.781 St. im Gewichte von 42.047 Ct. Fleisch und 3.959 Ct. Unschlitt und im Preise von 2.191.915 fl. W. W., 1853 aber 13.258 St. im Gewichte von 40.989 Ct. Fleisch und 3.743 Ct. Unschlitt und im Preise von 2.158.566 fl. W. W. verkauft und (1853?) von den nicht veräußerten 2.786 Stücke auf den Markt nach Wien, 1.763 nach Brünn gebracht (Bericht der olm. Handelskammer, Olmütz 1854, S. 117).

Der Handel mit Borstenvieh ruht größtentheils in den Händen von Händlern, welche das junge Vieh aus Pohlen und Ungarn zuführen, es an kleiner bestiftete Grundbesitzer und Landleute verkaufen und gemästet von ihnen wieder zurückkaufen. Der ganze Handel ist zumeist unabhängig von den Märkten. Vorzüglich aus den Bezirken von Wall. Meseritsch, Holleschau, Ung. Brod und Hradisch wird ein nicht unbedeutender Verkehr mit Stechvieh, namentlich nach Wien, unterhalten.

Eine vaterländische Merkwürdigkeit ist der ungemein stark betriebene Schweinemarkt in M. Ostrau (an der Gränze Schlesiens), zweimal in der Woche von St. Georg bis St. Michael. Das aufgetriebene Vieh ist sämmtlich aus Polen und mager. An vielen Markttagen steigt die Zahl der Schweine auf 4.000 und darüber. Der ganzjährige Sommer-Auftrief wird mäßig auf 60.000 Stücke veranschlagt. M. Ostrau ist herkömmlich der Stapelplatz für diesen ansehnlichen Schweinehandel. Die polnischen Händler verkaufen meist gegen baares Geld; die Käufer in Ostrau sind die Kleinverschleißer, häufig aus der Umgegend, aus Städten, wie Friedek, Mistek, oder aus Dörfern. Die Vermöglicheren führen einen Detailhandel mit Heerden von 3 — 600 Stücken, die sie in mehrere kleine Triebe vertheilen. Der Abtrieb von Ostrau geschieht durch Schlesien, Mähren, Böhmen, Niederösterreich, Sachsen in die Lausitz immer dem stark bevölkerten Hügel- oder Berglande oder auch dem getreidereichen Ebenlande und den Städten zu. Dieser ostrauer Schweinhandel veranlaßt einen beträchtlichen

Geldverkehr zwischen den nördlichen Ländern der Monarchie. In Olmütz werden alle Samstage mehrere von Ostrau gekommene Herden für die Brenner und Mäster der Umgegend ausgeboten (Mitthl. Nr. 33 S. 61, 279).

Für den Handel mit Manufakturwaaren bildet Brünn, mit seinen 7 Märkten, den Centralpunkt des Marktverkehrs für die ganze Monarchie. Befestigt in seiner günstigen natürlichen Lage durch die Verbindung mit dem gesammten mitteleuropäischen Eisenbahnnetze, in welche es seit 1839 getreten ist, haben seine Märkte den Charakter einfacher Jahrmärkte gänzlich verloren und sind der Mittelpunkt des Meßverkehrs in Manufakturwaaren für den größten Theil der österr. Monarchie geworden. Sie stehen nun nicht nur mit den übrigen größeren Marktplätzen derselben, sondern auch mit einer bedeutenden Zahl von Provinzialmärkten in der engsten Verbindung, da auf ihnen der Weiterverkauf eines großen Theiles der in Brünn gekauften Waaren Statt findet und der Absatz in den wichtigeren Distrikten des Staates auf die brünner Märkte rückwirkt. In oberster Reihe steht in dieser Hinsicht Pesth, der Mittelpunkt des Verkehrs mit Rohprodukten in demselben und der wichtigste Platz für den Weiterverkauf der Manufakturwaaren nach den östlichen Kronländern, in welcher Beziehung auch die Märkte in Debreczin eine bedeutende Rolle spielen. Die Waaren werden auf die brünner Märkte größtentheils von den Fabrikanten selbst zugeführt. Zwischenhändler erscheinen für den größeren Verkauf nur sehr wenige. Die Betheiligung ausländischer Verkäufer ist bis jetzt eine sehr geringfügige gewesen. Käufer finden sich aus allen Ländern der Monarchie ein, besonders stark aus Ungarn und Galizien, seit 1848 weniger aus Italien. Die stärksten Geschäfte werden von Großkäufern aus Ungarn, Wien, Italien und Galizien abgeschlossen. Nach Brünn werden hauptsächlich die Manufakturwaaren zugeführt, welche Böhmen, Mähren und Schlesien fabriziren, besonders böhmische, mährische und schlesische Baumwoll- und Leinenwaaren, böhmische Halbschafwollwaaren, böhm. und mähr. Tuche. Wohl ein Drittel der von Brünn aus in den Verkehr gelangenden Schafwollwaaren geht durch die Vermittlung von brünner Großhändlern, welche große Lager davon unterhalten. Man veranschlagt den Umsatz in Manufakturwaaren auf den brünner Märkten in einem mittelmäßigen Geschäftsjahre auf 16 — 18 Millionen Gulden; diese dürften sich jedoch auf 25 — 30 Millionen erhöhen, wenn die Rohprodukte und Leder, die sich nicht gut abschätzen lassen, zugerechnet werden, nachdem Brünn auch für das letztere einen Mittelpunkt des Handels für Mähren und die angränzenden Kronländer bildet, weil sich hier ein großer Theil des ärarischen Lieferungsgeschäftes concentrirt. Brünn reiht sich daher schon jetzt in die Classe der größeren Messen des In- und Auslandes; sein Handel kann aber an Wichtigkeit und Umfang noch wesentlich erhöht werden, wenn zeitig genug alle Bedingungen geschaffen werden, welche den Verkehr anloken können. Die übrigen Märkte Mährens haben durchaus keine Bedeutung für das Großgeschäft in irgend einem Zweige der Manufakturwaaren. Sie sind vielmehr insgesammt auf den Bedarf des Ortes und

dessen näherer Umgebung hauptsächlich, die große Mehrzahl ausschließlich berechnet. Wo auf einzelnen Märkten Großgeschäfte vermittelt werden, sind sie entweder eine etwas stärker hervortretende Fortsetzung des außerhalb der Marktzeit statt findenden Verkehres, oder sie beziehen sich nur auf Abschlüsse zwischen größeren Kaufleuten und den Gemischtwaarenhändlern des flachen Landes. Ein Zusammenfluß von Fabrikanten aus verschiedenen Zweigen der Manufakturwaaren findet auf keinem der Provinzialmärkte Statt, wie sie überhaupt von größeren Fabrikanten gar nicht bezogen werden.

Mähren zählte zur Zeit der Regulirung der Jahrmarktsfreiheiten (1774) 213, im J. 1806: 237, Schlesien 28 (Bisinger I. 278), 1823 das erste 239 (Schlesien 28) marktberechtigte Orte mit 950 Jahrmärkten (ohne die Wochenmärkte), Ungarn 492, Böhmen 403, Oesterreich unter der Ens 270 solcher Orte (Jurende's Wanderer 1823 S. 184). Hervorragendere Bedeutung haben im brünner Handelskammer-Bezirke: Iglau, Trebitsch, Zwittau, Znaim, Trübau, Auspitz, Lundenburg, Boskowitz, Tischnowitz, Gaya, Groß-Meseritsch, Saar, Groß-Bitesch, Budwitz, Nikolsburg und Wischau; im olmützer H. K. Bezirke dürften sie: Bautsch, Bisenz, Freiberg, Fulnek, Holleschau, Hradisch, Kremsier, Leipnik, Littau, Neustadt, Neutitschein, Olmütz, M. Ostrau, Proßnitz, Schönberg, Sternberg, Weißkirchen, Wisowitz, in Schlesien: Troppau, Bielitz, Teschen, Jägerndorf, Wagstadt haben.

Unter den Handelsgegenständen Mährens, mit besonderer Rücksicht auf die Ausfuhr, kommen vor allen die Schafwollwaaren in Betrachtung.

Mähren kann nur in Modewaaren und zwar nur Sommerstoffen mit dem Auslande concurriren, während sich in Winterstoffen, in feinen, glatten appretirten Schafwollwaaren die Verhältnisse des Auslandes, namentlich Belgiens, der Rheinlande, Frankreichs und Englands, günstiger stellen. Deshalb wird ein Theil des früheren Absatzgebiethes im lombardisch-venetianischen Königreiche nur mit äußerster Anstrengung erhalten. Der Export nach Süditalien nimmt von Jahr zu Jahr ab. Dem Absatze über Hamburg für überseeische Märkte und nach dem Steuervereine, so wie jenem nach dem Oriente liegen mehr Versuche zu Grunde. Es fehlt an direkten Handelsverbindungen; Triest betheiligt sich zu wenig. Die übrigen Tucherzeugnisse Mährens finden auf den Märkten in Brünn, Wien, Pesth und Tyrnau, hauptsächlich nach Ungarn, Galizen, der Moldau, Walachei und Bessarabien, Italien und der Schweiz Absatz und dieser unterliegt sehr den Schwankungen politischer und Handelsconjunkturen. Ungarn, der größte Abnehmer, beginnt sich mit andern Tüchern zu versehen. Insbesondere erfreute sich Freiberg als Mittelpunkt der industriösen Städte Mistek, Braunsberg, Neutitschein und Waagstadt seit jeher eines lebhaften Verkehrs in Schafwolle und andern Rohprodukten Galiziens und der Moldau, indem polnische Agenten die Maunfakte der ganzen dortigen Gegend nach Bessarabien, Galizien, der Moldau und Walachei versandten und dagegen die Wolle von dort auf den freiberger Platz zum Verkaufe brachten. Die russische Zollsperre in Bessarabien,

die Unruhen und der Krieg in den östl. Donauländern wirkten höchst lähmend ein (1849 wurden 18.000, 1850: nur 5.800, 1851: 5700 St. bessar. mold. und walach. Wolle nach Freiberg gebracht, 15—16.000, später nur 6—8.000, dann 1.000 — 1200 St. Tuchwaaren nach Bessarabien, der Moldau und Walachei abgesetzt). Die türkischen Kappen gehen nach der Moldau und Walachei direkt, nach der Türkei, Levante und Griechenland über Wien, Harras-Waaren nach Ungarn, Galizien, Böhmen, Tirol und nicht unbedeutend nach Rußland.

Die Hauptabsatzquellen für die mährischen Leinwaaren sind nebst Brünn und Wien die Kronländer Ungarn und Italien, indem nur ein geringer Theil seinen Weg nach Prag und Lemberg nimmt. Die Leinenindustrie ist, wie gesagt, mit ihrem Export von Jahr zu Jahr im Abnehmen begriffen und es wird ihr schwer, auch nur den inländischen Markt zu behaupten. Die Erzeugnisse der Segeltuch-Fabrik in Brünn werden den russischen und englischen gleichgestellt, haben daher gegenwärtig einen stärkeren Absatz gefunden und sind auch bei der österr. Marine, die früher hauptsächlich ital. Segeltuch benützte, in nicht unbedeutende Verwendung getreten. Derselben Fabrik ist es gelungen, ihrem Schuhgarne einen verhältnißmäßig nicht unbedeutenden Absatz zu verschaffen; einem größeren steht die günstiger gestellte engl. Concurrenz entgegen.

Die Erzeugnisse der mächtig angewachsenen, seit mehreren Jahren aber wieder im Rückgange befindlichen Baumwollen-Industrie finden ihren Absatz aus dem sternberger Bezirke hauptsächlich nach Ungarn, den deutschen Kronländern und Wien, nach Italien und Galizien aber, größtentheils durch Vermittlung der brünner Märkte, gegenwärtig nur unbedeutend; aus dem mistеker Bezirke hauptsächlich nach Galizien und Ungarn, nach Wien nur in ordinären rohen Leinwanden und feinen Baumwollwaaren; aus dem proßnitzer Bezirke vorzüglich in Mähren, Böhmen, Galizien, Oesterreich, Steyermark, größtentheils aber nach Ungarn, aus welchem ein großer Theil der Waare in die europäische und asiatische Türkei verführt wird. Die rohen Baumwollwaaren aus dem brünner Handelskammer-Bezirke werden in den Etablissements desselben und in Wien appretirt, beziehungsweise gefärbt und bedruckt, dann großentheils auf die brünner, wiener und andere benachbarte Märkte geführt, das Uebrige von den wiener Niederlagen der Fabriksetablissements aus verkauft. Der Absatz der zwittauer Barchente erfolgt zum großen Theile nach Wien, wo sie bedruckt und gefärbt werden; das Uebrige geht nach Ungarn, Steyermark, Tirol, Oesterreich, sehr wenig nach der Lombardie. Die Erzeuger vermitteln ihren Verkauf meist auf den brünner Märkten. Die inländ. Türkischrothgarn-Färbereien stehen in Bezug auf die Schönheit der Farbe den deutschen gleich; der hohe Eingangszoll auf roth gefärbtes Garn hat diesen Industriezweig kräftig entwickeln lassen und eine starke innere Concurrenz geschaffen. Dennoch ist der Preisstand des Auslandes, namentlich von Elberfeld, wegen günstigeren Produktionsbedingungen einer erfolgreichen Mitbewerbung an auswärtigen Märkten

hinderlich. Der Absatz findet in Mähren, Böhmen, Siebenbürgen und etwas nach Oesterr. Italien Statt. Die lettowitzer Fabrik für Bobbinet, Seidenpetinet und weiße Maschinen-Stickerei hat sich eben so ausgedehnt, wie einen sehr lebhaften Absatz gewonnen, am meisten in Oesterr. Italien und auch Ungarn. Dem Exporte ins Ausland steht aber bei aller Vorzüglichkeit der Waare die französische Concurrenz in Form und Mustern entgegen.

Obwohl sich die Rübenzuckerfabrikation seit einigen Jahrzehenden so glänzend entfaltet hat, beschränkt sich doch der Absatz ihrer Produkte auf das Inland und zwar, nebst Mähren und Schlesien, großentheils auf Prag und Wien, dann die benachbarten Kronländer.

So sehr sich auch die Eisenproduktion besonders in Mähren und Schlesien gehoben hat, reicht sie doch für den ungemein gesteigerten inländischen (österr.) Bedarf nicht aus; der Absatz der m. s. Erzeugnisse beschränkt sich daher nicht nur auf das Inland, in welchem derselbe größtentheils durch die Hauptstädte der Kronländer vermittelt wird, sondern es findet auch noch eine bedeutende Einfuhr von Roheisen, nebst Ungarn, aus England, Belgien, Preußisch-Schlesien und Russisch-Polen Statt. Mähren ist jedoch in der Lage, seinen Ueberfluß von veredeltem Eisen an die Nachbarländer Oesterreich, Ungarn, Steyermark, Böhmen, Galizien u. a. abzugeben. Maschinen bezieht es, obwohl sich die Zahl der Fabriken beträchtlich vermeht hat und seine eigenen Fabrikate in den Nachbarländern verbreitet haben, noch immer guten Theiles aus Belgien, Rheinpreußen und Sachsen. Die Einfuhr belgischer, französischer Krempeln ist bedeutend und übersteigt die inländische Fabrikation vielfach. Das emaillirte gußeiserne Kochgeschirr von Brünn wird in allen Kronländern, mit Ausnahme von Italien, und auch ins Ausland, namentlich in die Türkei und die Donaufürstenthümer, die trefflichen Drahtstiften und Nieten der lissitzer Fabrik in Mähren, Böhmen, Schlesien, dann Wien, Pesth, Triest, Lemberg u. s. w., die Taschenmesser des wsetiner Bezirkes in Polen, Ungarn und Oesterreich abgesetzt.

Mähren und Schlesien haben ihre Stein- und Braunkohlen-Produktion so erhöht, daß sie nicht nur ihren großen Bedarf decken, sondern auch bedeutende Massen an Oesterreich, besonders Wien, die Eisenbahnen und Donau-Dampfschifffahrt, Ungarn u. a. überlassen können, wogegen sie aber auch Kohlen aus Preuß. Schlesien und Böhmen, der olmützer H. K. Bezirk insbesondere seinen ganzen Bedarf von Ostrau in Schlesien und aus Böhmen bezieht. Während der Graphit aus dem brünner Handelskammer-Bezirke nur nach Brünn und Wien, wird jener aus dem olmützer fast ganz direkt nach England, Holland, Belgien, Nord- und Süddeutschland abgesetzt. Der Absatz des Alauns erfolgt hauptsächlich nach Brünn, Troppau, Iglau, Wien, Teschen und Prag; es wird aber auch ostindischer bezogen.

Das Steingut und Porzellan des brünner H. K. Bezirkes wird in Mähren, dann in Oesterreich, Steyermark, Ungarn, Siegenbürgen, Galizien und

Serbien, das erstere aus dem olmützer H. K. Bezirke in Krakau, Bielitz, Lemberg, Preßburg, Brünn, Wien, Linz, Pilsen, Prag und Chrudim, das mähr. Glas im Lande, nach Schlesien, Galizien, Oesterreich, Ungarn und der Türkei, auch nach Hamburg abgesetzt.

Obwohl die Lederfabrikation Mährens ihre frühere Höhe nicht behauptet hat und eine nicht unbedeutende Einfuhr fremden Leders aus Italien, Belgien, den Rheinlanden und Baiern Statt findet, so ist doch andererseits durch die Verfertigung eines brauchbaren einheimischen Oberleders der Handel mit russischen Juchten gegenwärtig auf ungefähr den 4. Theil seines früheren Umfanges zurückgegangen und es wird nicht wenig Leder auch nach auswärts abgesetzt, wie Pfundsohlleder der schweren Gattung nach Böhmen und Galizien, Terzen und schwarze Juchten nach Schlesien und Ungarn, Brüsselleder hauptsächlich nach Ungarn, schwarze Kalbfelle nach Ungarn, Lackirfelle in die prager Fabriken, braune und weiße Schaffele nach Wien, Ungarn und Böhmen, Kalbleder wegen seiner Geschmeidigkeit viel nach Italien.

Der neue Zolltariff hat die abträgliche Ausfuhr der Hadern in der Art beschränkt, daß die Papierfabrikation nicht nur hinreichendes Rohmaterial zur Verfügung hat, sondern auch noch eine namhafte Quantität nach Böhmen, Schlesien und Oesterreich ausführt; dessenungeachtet ist die einheimische Papiererzeugung noch so ungenügend, daß Arnau, Prag, Wien und Tetschen größtentheils den Bedarf decken.

Mähren versendet noch viele andere seiner Erzeugnisse außer Landes, wie von chemischen Produkten etwas nach Wien, Lemberg und Prag. Pottasche, besser als die böhmische, nach Böhmen und Preuß. Schlesien, Seife nach Böhmen und auch etwas nach Ungarn, Essig nach Schlesien, Böhmen und Weniges nach Ungarn, Chocolade auch in andere Kronländer, namentlich Galizien, Süßholzsaft auch außer dem Inlande, aber nur Weniges nach Preußen und Baiern; Senf nach Böhmen, Oesterreich, Steyermark, Ungarn und Galizien, Leim in alle Kronländer, vorzüglich nach Brünn, Prag und Reichenberg, Stärke nach Böhmen, Käse aus dem olmützer H. K. Bezirke nicht nur in alle Länder des österreichischen Staates, sondern auch in fast alle wichtigeren Plätze Europas, ja selbst nach Amerika in nicht geringer Quantität; einen Theil des aus Kartoffeln und den größten Theil des aus Melasse gewonnenen Spiritus nach Wien und Triest zur Versendung ins Ausland, namentlich Italien, die feineren Liqueure auch nach andern Kronländern der Monarchie. Auch werden die Furniren aus dem olmützer H. K. Bezirke in Prag, Olmütz, Troppau, Breslau und Neisse abgesetzt, beiläufig $^2/_3$ der Holzerzeugnisse der Bezirke Wal. Meseritsch und Ung. Brod auf der Beczwa, Waag und March nach Oesterreich und Ungarn verflößt. Ein ziemlich bedeutender Handel mit Bauholz, Brettern, Latten und Weinpfählen wird aus der Gegend von Rossitz, Oslawan, Eibenschitz und Kromau, dann mit dem gleichen Materiale und Brennholz aus den oberhalb Znaim gelegenen Gegenden nach Oesterreich unter der

Ens getrieben. Die Eisenbahnen verbrauchen nicht wenig Holz aus Mähren, wogegen Böhmen jährlich nicht unbeträchtliche Quantitäten Bauholz auf der Eisenbahn nach Mähren führt.

Ein eigener Handelsartikel im In- und Auslande war vordem der Schwamm aus den Karpathen-Gegenden, besonders der Walachei. Mährens-Schwammhändler hatten oft ausgebreitete Bezirke von Schwammsammlern und Zubereitern und verschickten den Schwamm in Ballen an Handelshäuser in Sachsen zu 2 — 300 Ct., woher derselbe durch Beitzen zubereitet oder im natürlichen Zustande zum Gebrauche beim Schiffbaue weiter, auch bis Hamburg und in die Küstengegenden, in den Verkehr kam. Auch der sogenannte Weihrauch aus dieser Gegend, ein aufgesammeltes Baumharz, besonders aus Ameisenhaufen, machte einen Handelsartikel (Mitthl. 1823 S. 143, 1824 S. 23). Die neuen Zündrequisiten haben das erstere Geschäft sehr beeinträchtigt.

Auch der Handel Schlesiens hat durch die neuen Verkehrsanstalten wesentliche Umgestaltungen erfahren und durch die zunehmende Theuerung aller unentbehrlichen Lebensbedürfnisse, die Lohn- und Preissteigerungen, die Gewerbsstockungen, die Unsicherheit der politischen Verhältnisse und Cours-Schwankungen ebenfalls sehr empfindlich gelitten.

Der Speditionshandel wird in Schlesien nur in Troppau und Bielitz, dann am Eisenbahn-Stationsplatze Schönbrunn in einiger Ausdehnung betrieben. Während sich derselbe früher in Troppau concentrirte, ist er nun auf die der Waare zunächst gelegenen Eisenbahn-Stationen übergegangen und in Troppau auf jene Waaren beschränkt, welche daselbst und in dessen nächster Nähe erzeugt und zum Verschleiße hergerichtet werden, als: Tuch, Leinwand, Blechwaaren, Zucker, Gyps, Wachs, geschnittenes Farbholz, Spiritus und Schafwolle. Die in der Ausführung begriffene Flügelbahn von Schönbrunn nach Troppau wird ihn wieder etwas aufrichten. Das Speditionsgeschäft in Bielitz und der damit untrennbar verbundenen galiz. Stad Biala wird in beträchtlicher Ausdehnung betrieben. Dieser Platz kann noch immer als einer der bedeutendsten Stapelplätze der Monarchie und als Mittelstation für den Gesammtverkehr von Oesterreich, Böhmen, Mähren und Schlesien einer- und Galizien sammt Russisch-Polen andererseits betrachtet werden, indem alle auf der Ferdinands-Nord- und der k. k. Staatsbahn anlangenden Güter durch die Speditions-Filialen von Leipnik und Ostrau verladen und von dort aus theils mit einheimischem Fuhrwerke, welches galiz. Rohprodukte für den dortigen Platz zuführt, weiter befördert werden. Dieser Handel hat aber bereits viel verloren, wird durch den, der Vollendung entgegen gehenden Bau einer Flügelbahn nach Bielitz auf eine Zeit gewinnen, sich jedoch bei dem Eintritte der Eisenbahnbeförderung in Galizien völlig auflösen. 1853 mögen bei 400.000 Ct. Güter spedirt und außerdem noch 70 — 80.000 Ct. Salz von Bochnia und Wieliczka nach allen Seiten verführt worden sein. Die Speditions-Commandite zu Schönbrunn versendet die auf der Bahn für Teschen, Friedek, Mistek, Troppau u. a. einlangenden Güter.

Das Commissions-Geschäft in Pottasche, Hanf, Honig, Fenchel, Anis u. a. war früher in Troppau und Bielitz ein erhebliches, hat aber bei Abnahme des Produktenhandels überhaupt in Trppau fast ganz aufgehört, in Bielitz wesentlich abgenommen.

Der Produktenhandel hat in den letzten Jahren im Allgemeinen eine progressive Abnahme erlitten, indem sonst permanente Artikel fast ganz aus dem Geschäftsverkehre gekommen sind, wie Pottasche, ungarische und galizische, welche vordem zu Troppau, besonders aber zu Bielitz, in Massen am Platze war, nun aber durch Verwendung engl. und inländ. Soda außer Cours gekommen ist, türk. und ungar. Honig wegen zu hoher Preise und Verwendung von Zucker und Melasse, russ. und galiz. Talg wegen hoher Valuta, Hanf u. a. Erheblich war (1853) nur der Handel mit Getreide, Spiritus, Schafwolle und Flachs.

Der Getreidehandel hat in Troppau und Bielitz (Biala) einen bedeutenden Aufschwung genommen. Die ganze Quantität des nach Troppau zu Markt gebrachten Getreides veranschlagte man auf ungefähr 32.000 M. Korn, 36.000 M. Weizen, 30.000 M. Gerste und 48.000 Ct. Hafer, wovon ein Theil nach Galizien und in die angränzenden Karpathengegenden Ungarns, ein Theil gegen Jägerndorf und Teschen ging. Der größte Theil der Zufuhr nach Troppau war aus Preußen, da von dort nur in den troppauer Kameralbezirk an verzolltem Getreide 4.115.867 Pfunde (nicht Centner, wie die Handelskammer in ihrem Berichte f. 1853 S. 11 bei diesen Getreidegattungen irrig angibt) Korn, 3.541.039 Pfund Weizen und 3.198.099 Pfund Gerste und Hafer, zollfrei aber 41.160 Pfund Korn, 39.555 Pfund Weizen nnd 29.950 Pfund Gerste eingeführt wurden. Wie auf diese Einfuhr der gesteigerte Militärbedarf in Folge der Militäranhäufung in Galizien, so wirkte auf die große Getreideausfuhr nach Preußen in d. J. die neue Zollfreiheit und das günstige Agio. Auch der größte Theil des Bedarfes an Weizenmehl in Troppau wird aus Dampfmühlen und zwar aus den nahe gelegenen preußischen, der gräflich blücher'schen zu Stauding, dann aus mähr. und österr. Mühlen bezogen. Von Bielitz aus wird die Spekulation in allen Getreide-Gattungen und nach allen Richtungen, besonders Galizien, belebt und geleitet.

Während 1853 beiläufig 20.000 Ct. ungar., 10.000 Ct. russ. poln. und 5.000 Ct. preuss. und österr. schles. Schafwolle in Schlesien verarbeitet wurden, ging der größte Theil der einheimischen Erzeugung (1.700 Ct. im Durchschnittspreise von 140 — 145 fl.), nämlich die mittelfeine und feinste nach Frankreich und Wien, wenig nach Brünn und Reichenberg. In den früheren Jahren wurden auch noch um 60 — 70.000 fl. hochfeine Widder und mitunter auch Zuchtmütter nach Böhmen, Mähren, Ungarn, Preußen, Sachsen und Rußland verkauft. 1853 war der Erlös nur gering.

Der in Schlesien (1853 mit 35.000 Ct.) gewonnene Flachs wird größeren Theils im Lande verarbeitet, aber auch nach Mähren und Oesterreich abgesetzt; das in Schlesien daraus erzeugte Garnquantum genügt jedoch nicht des-

sen Bedarfe und es müssen daher bedeutende Quantitäten von Flachsgarnen eingeführt werden.

Die schles. Steinkohle, deren Qualität fast durchgehends eine ganz vorzügliche ist, hat nicht nur in den industriellen Etablissements und den Haushaltungen des Landes, sondern auch weiter hinaus, besonders auf der Nordbahn nach Wien für den Betrieb der Fabriken und der Donau-Dampfschifffahrt einen ausgedehnten Absatz, welcher jedoch durch die Concurrenz der unter günstigeren Verhältnissen producirenden preuß. Kohlengruben beeinträchtigt wird. Geringer ist diese Mitbewerbung im Coakhandel, da sich die meisten der dortigen Steinkohlen zum Coaken nicht eignen. Die größten Absatzquellen für die fast durchgehends guten österr. schles. Coaks, an welchen 1853 bei 1.900.000 Cubikfuß im Werthe von 235.000 fl. erzeugt wurden, sind die bedeutenden Eisenwerke des Landes und des olmützer H. K. Bezirkes, dann die Nordbahn und Wien; die schles. Coaks sind nicht nur ein großer Hebel für die Eisenindustrie dieser Bezirke, sondern dieselben erweisen sich auch sehr nützlich für die Lokomotiv-Beheizung und bedeutende Holzersparung. Die Güte der schles. Schiefer sichert ihnen nicht nur in Schlesien, sondern auch weit über dasselbe hinaus einen bedeutenden Absatz. Die stets mehr aufblühende Eisenindustrie Schlesiens verschleißt den größten Theil ihrer Fabrikate nach Mähren, Oesterreich, Illyrien, Tirol, Italien, Ungarn, Galizien und die türkischen Donauländer. Der erhebliche Absatz in die letzteren hatte jedoch in Folge des Krieges fast gänzlich aufgehört, jener nach Galizien und auch im Allgemeinen abgenommen und nur die Eisenbahnen haben ihren Bezug ungeschmälert erhalten. Die außerordentliche Preissteigerung und der nicht zu befriedigende Bedarf in Preußen selbst hat bis jetzt die Einfuhr preuß. Eisens gehindert. Der schles. Draht wird größtentheils in Mähren und Wien abgesetzt, Zink aus Galizien, zumeist aber aus Preußen bezogen und die zu Endersdorf und Olbersdorf erzeugten Zinkbleche im Lande und nach Galizien, Böhmen, Mähren, Oesterreich und Ungarn verkauft. Das von Tlach und Keil, mit Auflassung der ersteren, zu Přiwos bei Ostrau in Mähren eben neu errichtete Zinkwalzwerk wird die Einfuhr der preuß. Zinkbleche, besonders von Gleiwitz, vermindern. Schlesische Kupferwaaren finden außer dem Lande in Galizien, Mähren, Böhmen, Oesterreich, Ungarn und Italien, schles. Maschinen nach Böhmen, Mähren und Rußland Abgang.

Die schles. Schafwollwaaren-Fabrikation, welche durch die Zeitereignisse ungemein gedrückt ist, setzt ihre Erzeugnisse, meist mittelst der Märkte in Wien, Pesth und Tyrnau, nach Ungarn, Galizien, den südwestl. österr. Ländern, Italien und der Schweiz ab; der frühere Hauptabsatz nach der Levante, ohnehin mit den sächs. Fabrikaten in schwerem Kampfe, hatte (1853) in Folge des Krieges fast ganz aufgehört; es geschahen auch Versendungen nach Leipzig; einzelne Versuche, Absatzwege nach Amerika zu eröffnen, blieben bisher ohne Erfolg. Der Hauptabsatz der Kotzen ist nach Brünn für den Militärbedarf, des Thibets u. a. nach Wien, Brünn, Olmütz, Krakau und Lemberg.

Bevor die englische Maschinen-Flachsspinnerei ihren gegenwärtigen hohen Standpunkt einnahm, war die dortige Leinenfabrikation nur unbedeutend. Oesterreich, namentlich Böhmen und Schlesien, versorgten mit ihren Erzeugnissen zum Theile sogar die Märkte von Spanien und Amerika; selbst England bezog Flachshandgespinnste aus Oesterreich und konnte damals auf neutralen Märkten mit dem letzteren nicht concurriren. Erst nach Einführung der Maschinen-Spinnereien, durch die ausgebreitetsten Schifffahrts-Verbindungen in den Stand gesetzt, den besten und billigsten Flachs zu beziehen, und unterstützt durch die Billigkeit des Kapitals — wurde es der englischen und insbesondere irischen Leinen-Industrie möglich, die österr. Fabrikate von den meisten ausländ. Märkten ganz zu verdrängen. Namentlich hat die schles. Leinenfabrikation durch die englische den Markt in Italien großen Theils verloren. Sie kann sich nur durch die Erlangung eines sehr guten und zugleich billigen Gespinnstes wieder emporschwingen, um mit der ausländ. Industrie und der Fabrikation von Baumwollwaaren in die Schranken treten zu können. Wohl sind bereits gute Maschinen-Spinnereien entstanden und die österr., wie mähr. versehen zum Theile auch Schlesien mit Garnen; allein die Flachserzeugung ist noch in der Kindheit, fremder Flachs zu theuer und es muß auch noch aus Deutschland, England und Belgien Garn in bedeutender Menge (noch in den letzten Jahren weit über die Hälfte des Bedarfes) bezogen werden. Die zum Theile ausgezeichneten schles. Leinenwaaren finden, im Wege der Märkte zu Olmütz, Brünn, Wien und Tyrnau, oder direkt nach andern österr. Kronländern, namentlich Ungarn und Italien, Abgang.

Die Baumwollwaaren-Fabrikation Schlesiens bezieht die erforderlichen Garne größtentheils von den Spinnereien in Wien, auch Vorarlberg und Böhmen und setzt ihre Erzeugnisse, so weit sie den eigenen Gebrauch übersteigen, auf den Märkten in Brünn, Wien und Pesth und nach Galizien ab.

Die schles. Rübenzucker-Fabriken beziehen ihren Rübenbedarf großen Theiles aus Preußen und finden für ihre Produkte in Oesterreich, Ungarn, Böhmen, Mähren und Galizen Abnehmer.

Von den 69.856 Eimern Spiritus, welche 1853 in Schlesien weniger aus Kartoffeln, als Rübenmelasse, Getreide und vorzüglich ungarischem Kukuruz von Preßburg und Pesth erzeugt wurden, gelangten beiläufig $^2/_5$ im Lande zur Verzehrung, eben so viel versendete man (wegen der Kartoffel-Mißernte) nach Galizien und den Rest, meist in rektificirtem (35 — 36 gradigem) Spiritus, nach Wien und von hieraus nach Ungarn und Triest

Die chemischen und die Thonwaaren-Fabriken Schlesiens haben sich auch nach auswärts Absatzwege gebahnt, jedoch noch mit den Schwierigkeiten der Neuheit zu kämpfen. Schlesisches Papier geht nach Galizien und Mähren. Die Wagenfabriken in Troppau und Bielitz versenden ihre Erzeugnisse auch nach Preußen, Galizien, der Bukowina, besonders aber nach der Moldau und Rußland.

Die vorzüglichsten Gegenstände des Ein-, Aus- und Durchfuhrhandels von Mähren und Schlesien wurden bisher angedeutet; nicht übersehen dürfen wir aber Hauptartikel, wie Tabak, welcher meistens aus Ungarn kömmt, und Salz, das ihnen ihr eigener Boden ganz versagt hat und seit Jahrhunderten ein Staatsmonopol bildet. Neben dem oberösterr. Sud- wurde vor der Erwerbung Galiziens (1772) ungar., von da an wird neben dem ersteren nur galiz. Steinsalz bezogen. Die Aerarial-Aufsicht hatte an den Gränzlinien, sowohl inneren Landes an der March, als an den Außengränzen gegen Ungarn und Polen stets die heftigsten Kämpfe mit den Schwärzer-Rotten zu bestehen. 1829 wurde der Verschleiß dem Handel freigegeben. Der Bedarf Mährens und Schlesiens läßt sich wohl nicht genau angeben. Im J. 1812 wurde die Verführung des galiz. Stück-Balvanen- und Minuziensteinsalzes von der schles. Salztransports-Niederlage Bielitz aus zu den mähr. schles. landeinwärts gelegenen Speditionsämtern nach der Salzbestellung des früheren Jahres bei Teschen auf 466.256, Neutitschein 271.507, Weißkirchen 273.173, Olmütz 166.378, Wischau 139.631, Brünn 126.475, Iglau 61.685, Znaim 27.691, Datschitz 15.565, Troppau 184.006, Sternberg 88.814, M. Trübau 96.394 und Zwittau 86.760 Ct. veranschlagt.

1816 contrahirte die Regierung auf die Transportirung folgender Quantitäten galiz. Steinsalzes: von Bielitz bis Teschen 190.400, Neutitschein 66.500, Weißkirchen 93.500, Olmütz 44.000, Wischau 24.000, Brünn 24.000, Znaim 2.000, Datschitz 2.000, Iglau 2.000, Troppau 83.000, Sternberg 12.000, M. Trübau 12.000, Zwittau 12.000, zus. 567.400 Ct. 1817 wurden von Bochnia und Wieliczka nach Bielitz für den Bedarf Schlesiens, Mährens und Böhmens 450.000 Ct. Steinsalz verführt, wovon aber nach Böhmen nur 60—70.000 kamen, da es den Rest seines Bedarfes von 500.000 Ct. in Sudsalz aus Oesterreich und Salzburg erhielt. 1820 war dieselbe Zufuhr nach Bielitz nur 200.000 Centner, wegen allgemeiner Stockung (André's Zahlen-Statistik S. 149). Den galiz. Steinsalzbedarf Mährens und Schlesiens nahm man später auf 4—500.000 Centner an (österr. Encyklopädie I. B. (1835) S. 295).

Es fehlt an einer sichern Grundlage, um den Handelsverkehr zwischen Mähren und Schlesien gegenüber dem Auslande und den, bis zur Aufhebung der Zolllinie im J. 1850 in gleicher Linie behandelten Ländern Ungarn und Siebenbürgen ziffermäßig nachweisen zu können, da sich die Angaben in den Zollregistern nur auf jene Mengen der verschiedenen Artikel beziehen, welche im Lande selbst, also nicht auf diejenigen, welche anderwärts, wie in Böhmen, Galizien, Triest, Wien u. a. verzollt wurden. Auch läßt sich hieraus auf die einheimische Consumtion nicht mit Bestimmtheit folgern, da manche Sachen Mähren und Schlesien nur durchziehen. Wir geben (nach der Austria und resp. brünner Zeitung 1850 Nr. 76) eine Uebersicht der vorzüglichsten Verkehrsgegenstände aus der letzten Zeit des Bestandes der Zwischenzolllinie, nämlich aus den Jahren 1848 und 1849, obwohl die gewaltigen Ereignisse derselben nicht ohne Einfluß geblieben sein konnten.

Einfuhr aus dem Auslande.

	1848.		1849.	
Branntwein, und zwar: Arrak, Rhum und Liqueurs in Fässern	1157	Ct.	1006	Ct.
Feigen	998	„	1013	„
Fische	1789	„	2065	„
Früchte, Granatäpfel, Pomeranzen ꝛc.	435	„	368	„
Limonien	1365	„	1358	„
Getreide	57395	„	49639	„
Honig	1053	„	678	„
Ingwer	268	„	321	„
Kaffee	8124	„	9323	„
Mandeln, in und außer Schalen	789	„	1010	„
Mehl (aus Getreide und Kartoffeln)	8961	„	14103	„
Obst, gedörrtes	1036	„	337	„
Pfeffer, langer, weißer oder schwarz	604	„	692	„
Samen, und zwar: Garten-, Wald- und Feldsamen	8365	„	3328	„
Weinbeeren und Datteln	3175	„	3640	„
Zimmt, Mutterzimmt	123	„	127	„
Baumwolle, rohe	713	„	1265	„
Farben, und zwar: Indigo	533	„	715	„
Färberroth	979	„	2431	„
Holz (zu Arzeneien und zum Färben)	8038	„	10501	„
Cochenille	20	„	21	„
Oel	6629	„	10420	„
Schafwolle	2383	„	2647	„
Unschlitt	3200	„	5848	„
Vitriol	224	„	188	„
Wagenschmiere	3236	„	1717	„
Garn, und zwar: Baumwollgarn, weißes	304	„	91	„
gefärbtes	94	„	10	„
flächsernes und wergenes	1616	„	1270	„
Bobbinet, glatt	15	Pfd.	11	Pfd.
gewebt	121	„	158	„
Bücher und Musikalien	520	Ct.	520	Ct.
Leder	820	„	1941	„
Maschinen	15542	fl.	14109	fl.

	1848	1849.
Wollkarbetschen	102 Ct.	58 Ct.
Vieh, als: Pferde	649 St.	5677 St.

Einfuhr aus Ungarn und Siebenbürgen.

Branntwein	540 Ct.	253 Ct.
Eisen, rohes	120902 „	23281 „
Felle, gemeine	6557 „	4370 „
Getreide	52613 „	2668 „
Honig	2517 „	1271 „
Mehl	6516 „	2517 „
Nüsse, gemeine	5183 „	2811 „
Obst, gedörrtes	6628 „	3306 „
Oel	1249 „	1762 „
Pferde	766 St.	607 St.
Schafwolle	65019 Ct.	57288 Ct.
Schafwollwaaren, gemeine	255 „	536 „
Schlacht- und Stechvieh	40363 St.	10831 St.
Seife, gemeine	916 Ct.	241 Ct.
Unschlitt	1978 „	1716 „
Weine, ungarische und siebenbürgische	4126 „	2495 „

Ausfuhr nach dem Auslande.

Bruch- und Bausteine	116909 Ct.	61988 Ct.
Holz (Bau- und Brennholz)	303755 fl.	237068 fl.
Kalk	27870 Ct.	29158 Ct.
Pottasche	750 „	406 „
Schafwolle	3781 „	6380 „
Schweine	22480 St.	12442 St.

Ausfuhr nach Ungarn und Siebenbürgen.

Baumwollwaaren	23475 Ct.	17060 Ct.
Leinwand, gemeine	11901 „	9526 „
Schafwollwaaren	7463 „	11697 „

An Zoll gingen in Mähren und Schlesien 1848: 420.543 fl., 1849: 443.676 fl. ein und zwar bei der Einfuhr aus dem Auslande 363.888 fl., aus Ungarn und Siebenbürgen 49.696 fl., bei der Ausfuhr nach dem Auslande 13.102 fl. nach Ungarn und Siebenbürgen 16.989 fl.

Der Verkehr zwischen Mähren und Schlesien, dann den ungar. Ländern ist bedeutend und, mit Ausnahme von Oesterreich, viel stärker als jener der andern Nachbarländer; die Bilanz steht hier, wie überhaupt gegen die andern Kronländer, zu Gunsten Ungarns. Im J. 1841 wurden in die zollverbundenen österr.

Provinzen für 100.732.005 Gulden Waaren ein- und für 106.646.173 Gulden ausgeführt, insbesondere gingen aus den ungarischen in die anderen Provinzen für 51.397.800 fl. ein- und aus diesen dahin um 42.610.928 fl. aus. Hievon entfielen auf Oesterreich unter der Ens 34 Millionen, Mähren und Schlesien 9.912.352 fl., Steyermark über 4, Galizien über 2 Millionen Gulden (auf andere Länder weniger) in der Ein- und auf Oesterreich über 27 Millionen, Mähren und Schlesien 7.393.050 fl., Steyermark 2½, Galizien 4½ Mill. Gulden in der Ausfuhr. Im J. 1844 stellte die Ausfuhr aus den ungar. Ländern einen Werth von 63.742.349 fl. dar (nach und über Mähren und Schlesien 11.640.578 fl., Oesterreich 42.238.471 fl.), die Einfuhr nach Ungarn 55.117.907 fl. (über M. und Schl. 10.858.511 fl.). Der Zoll von der Ausfuhr aus Ungarn betrug 2.628.814 fl. (M. und Schl. 165.753 fl.), von der Einfuhr nach Ungarn 1.195.906 fl. (M. und Schl. 227.896 fl.).

Nach der Aufhebung der Zwischenzolllinie wird in den Zollregistern nur noch der Verkehr mit dem Auslande ersichtlich. Sie geben aber auch für diesen keinen sichern Anhaltspunkt, da nur jene Waaren erscheinen, welche in Mähren und Schlesien in Zollbehandlung kamen, nicht auch jene, welche über Böhmen, Oesterreich, Galizien u. a. ein- und ausgeführt wurden. Nach den neuesten Veröffentlichungen (Ausweise über den Handel von Oesterreich im Jahre 1851, 12. Jahrgang, Wien 1854) führte der österr. Staat (ohne Zoll-Ausschlüsse) im J. 1851 Waaren im angenommenen Werthe von 130 Millionen Gulden aus und es kamen hievon auf Oesterreich unter der Ens für 19½, ob der Ens bei 4, Böhmen bei 17½ Mill., Mähren und Schlesien 2.951.716 fl., Galizien über 8, Steyermark, Kärnthen und Krain ⅔, Görz, Gradiska und Triest bei 10, Tirol bei 4 Mill. Gulden; eingeführt wurden aber in den österr. Staat für 150½ Mill. und zwar nach Oesterreich unter der Ens für mehr als 27, ob der Ens über 5, Böhmen über 23 Mill., Mähren und Schlesien 4.785.234 fl., Galizien gegen 10, Steyermark, Kärnthen und Krain 5, Görz Gradiska und Triest 10, Tirol über 7½ Mill. An Zoll gingen in Mähren und Schlesien bei der Einfuhr 414.961 fl. (Oesterr. unter der Ens bei 4, Böhmen über 2, Galizien bei 9/10 Mill.), bei der Ausfuhr 18.043 fl. ein. Die wichtigsten Artikel der Einfuhr in den österr Staat sind: Zucker (für 7 2/10 Mill. Gulden), Kaffee (7 8/10 Mill.), Weizen, Fische, Ochsen und Stiere (f. letzt. 2½ Mill.), Kühe und Kälber (1½ Mill.), Schweine (5½ Mill.), Unschlitt (2 4/10 Mill.), Olivenöl (bei 12 Mill.), Felle, Häute, Pelzwerk (7 1/10 Mill.), Färbewurzeln (1 8/10 Mill.), Indigo und Waidblau (2 6/10 Mill.), Kupfer (2 Mill.), Silber (2 2/10 Mill.), Baumwolle (14 Mill.), Hanf (1½ Mill.), Baumwollgarne (4 2/10 Mill.), Baumwollzwirn (1 Mill.), Schafwollgarne (4 Mill.), Leder (2 Mill.), Maschinen und Instrumente (1 Mill.). In diesen Gegenständen zeigen sich großentheils auch die Einfuhrsbedürfnisse Mährens und Schlesiens. Die wichtigsten Ausfuhrsartikel sind: Käse (1 4/10 Mill.), Bau- und Brennholz (4 6/10 Mill.), Bettfedern und Flaumen (1½ Mill.), Stahl (1½ Mill.), Schafwolle (2 3/10 Mill.), Seide

(35$^3/_{10}$ Mill.), Baumwollwaaren (1$^1/_2$ Mill.), Lein- und Hanfwaaren (5 Mill.), Wollwaaren (10$^8/_{10}$ Mill.), Seidenwaaren (2$^1/_2$ Mill.), Lederwaaren (1$^6/_{10}$ M.), Kleidungen- und Putzwaaren (1$^3/_{10}$ Mill.), Holzwaaren u. a. (1$^1/_2$ Mill.), Glaswaaren (6$^1/_{10}$ Mill.), Eisen- und Stahlwaaren (2$^2/_{10}$ Mill.).

Im Handelsverkehre von Mähren und Schlesien mit dem Auslande im Sonnenjahre 1853 bildeten die Hauptgegenstände:

I. In der Einfuhr vom Auslande:

Cacao, roh, (409 Ct.), Kaffee, roh, (14.839 Ct.), Gewürze, gemeine (1352 Ct.), feine (301 Ct.), feinster Art (15 Ct), Thee (24 Ct.), Zucker, raffinirt (564 Ct.), Zuckermehl und flüssiger Zucker (53 Ct.), Obst frisches (1417 Ct.), zubereitetes (2.001 Ct.), Kastanien und Nüsse (436 Ct.), Südfrüchte, feine (5931 Ct.), mittelfeine (4896 Ct.), gemeine (1141 Ct.), Tabakfabrikate (18 Ct.), Gemüse (74.192 Ct.), Gemüse, zubereitete, (549 Ct.), Runkelrüben zur Zuckererzeugung (17.942 Ct.), Weizen (41.729 Ct.), Halbgetreide (65.850 Ct.), Gerste (51.737 Ct.), Hülsenfrüchte (1566 Ct.), Kartoffel (48.953 Ct.), Reis, enthülset, (2525 Ct.), Mehl- und Mahlprodukte (8344 Ct.), Safran (15 Ct.), Hopfen (33 Ct.), Kardendisteln (1116 Ct.), Oelsaat (12.217 Ct.), Gras, Heu, Häckerling (35.817 Ct.), Senf, roh, in Körnern (28 Ct.), Früchte-Samen (2516 Ct.), Häringe und Stockfische (6163 Ct.), andere Fische (299 Ct.), Geflügel, großes (2345 Stück), kleines (6934 St.), Ochsen, Stiere (152 St.), Kühe, Jungvieh (849 St.), Jungvieh bis 2 Jahre (872 St.), Schafe (1308 St.), Lämmer, Kitze (280 St.), Schweine (520 St.), Spanfärkel (2952 St.), Pferde und Füllen (1436 St.), Honig (27.217 Ct.), Käse (165 Ct.), Butter, frische und gesalzene, (336 Ct.), Fette, nicht besonders benannte, (8643 Ct.), Olivenöl (1971 Ct.), Olivenöl, dalmatiner, (35 Ct.), Olivenöl, gemischt (7816 Ct.), Buchecker-, Hanf-, Lein-, Rüps-Oel (10.173 Ct.), Cocusnuß-, Palm-Oel (1341 Ct.), Oele, nicht besonders benannte, (23 Ct.), Wachs (24 Ct.), Branntwein und Branntweingeist, Arrak und Ruhm (961 Ct.), Liqueurs, Punscheffenz und andere versüßte geistige Flüssigkeiten, (12 Ct.), Obstwein, Wein- und Obstmost (827 Ct.), Holzkohlen (287 Ct.), Steinkohlen (1.822.366 Ct.), Bau- und Bruch-, Pflaster- und Mühlsteine (133.614 Ct.), Bau- und Werkerden (17.654 Ct.), Mineralien, nicht besonders benannte (429 Ct.), Borsten, dann Haare nicht besonders benannte (151 Ct.), Felle und Häute, gemeine (2570 Ct.), Knochen, dann Knochenmehl und Spodium (459 Ct.), Farberde (3846 Ct.), Farbhölzer in Blöcken, Krappwurzel (16.648 Ct.) Farbhölzer, verkleinerte (138 Ct.), Farbstoffe als: Cochenille, Sylvester, Kermes (1170 Ct.), Harz, gemeines (2.772 Ct), Gummen und Harze, Pflanzensäfte (4836 Ct.), Hilfsstoffe, chemische, Braunstein (3008 Ct.), Schwefel (701 Ct.), Pottasche (80 Ct.), Eisenvitriol (13.548 Ct.), Arsenik (141 Ct.), Alaun 94 (Ct.), Schwefel-, Salz- und Salpeter-Säure (276 Ct.), Hirschhorn- und Salmiakgeist (298 Ct.), Blei, rohes, und Bleiasche, Bleiglätte (1595 Ct.), Eisen, rohes, gebrochenes (131.957 Ct.),

Eisen, gefrischtes (1755 Ct.), Rails und Tyres (3413 Ct.), Eisenblech, schwarzes, (81 Ct.), Stahle (138 Ct.), Eisenblech verzinntes, verzinktes, Stahlblech und Stahlstangen, (169 Pfd.), Eisen und nicht polirter Stahldraht (258 Ct.), Kupfer, rohes (17.718 Ct.), Zinn (58 Ct), Messing (105 Ct.), Kupfer, gezogenes und gestrecktes (210 Ct.), Zink, rohes (1333 Ct.), Zinkblech und Drähte (2002 Ct.), Baumwolle, roh und in Abfällen (7661 Ct.), Flachs, Hanf (2956 Ct.), Schafwolle, roh und in Abfällen (1858 Ct.), Baumwollgarne, rohe, (1317 Ct.), gebleichte ungefärbt (181 Ct.), gefärbte (1097 Ct.), Leinengarne, roh, (6422 Ct.), gebleicht, gefärbt (80 Ct.), gezwirnt (3 Ct.), Wollgarn, roh, (48 Ct.), gefärbt, gezwirnt (101 Ct.), Leder, gemeines, (1417 Ct.), Papier, gemeinstes (324 Ct.), mittelfeines (74 Ct.), Maschinen (12.192 Ct.), Bücher, Karten (wissenschaftliche), Musikalien (1488 Ct.), Bilder auf Papier (46 Ct.), Gemälde auf Holz, Leinwand und unedlen Metallen (133 Pfd.), Abfälle als Kleien, Oelkuchen, (1329 Ct.).

II. In der Ausfuhr:

Obst, frisches (3077 Ct.), zubereitetes (3690 Ct.), getrocknetes (10 Ct.), Kastanien, Nüsse (4151 Ct.), Gemüse (1576 Ct.), Halbgetreide (3637 Ct.), Gerste (837 Ct.), Hülsenfrüchte (363 Ct.), Mehl- und Mahlprodukte (6522 Ct.), Hopfen (263 Ct.), Oelsaat (4071 Ct.), Heu, Gras, Häckerling (304 Ct.), Früchte-Saamen, (3680 Ct.), Blutegel (97 Ct.), Käse (61 Ct.), Butter (224 Ct.), Obstwein und Obstmost (2157 Ct.), gemeines Brennholz (1.134.594 Kubikfuß), gemeines Werkholz (1.398.196 Kubikfuß), edleres Werkholz (807 Ct.), Bau- und Bruchsteine (13.189 Ct.), Bau- und Werkerden (69.562 Ct.), Mineralien, nicht besonders benannte (86.892 Ct.), Hunds-, Reh-, Rinds- und gemeine Ziegenhaare (190 Ct.), Borsten und Haare nicht besonders benannte (97 Ct.), Felle und Häute, gemeine (2766 Ct.), Knochen, dann Knochenmehl und Spodium (221 Ct.), Gärberlohe und Gärberrinde (3246 Ct.), Knoppern, Eicheln, Eichelhülsen (272 Ct.), Pottasche (593 Ct.), Eisenvitriol (158 Ct.), Weinstein, roh, (119 Ct.), Arsenik (194 Ct.), Schwefel-, Salz- und Salpetersäure (37 Ct.), Hirschhorn- und Salmiakgeist (38 Ct.), Stahl (215 Ct.), Zink, rohes, (553 Ct.), Flachs, Hanf (3079 Ct.), Schafwolle, roh und in Abfällen (21.988 Ct.), Leinengarne, roh, (559 Ct), gebleicht, gefärbt (87 Ct.), gezwirnt (168 Ct.), Wollgarne, roh, (363 Ct.), gefärbt, gezwirnt (95 Ct.), Leinenwaaren, gemeinster Art, (140 Ct.), gemeine (12 Ct.), mittelfeine (45 Ct.), feine (81 Ct.), Wollwaaren, mittelfeine (2867 Ct.), Papier gemeinstes (194 Ct.), mittelfeines ($1^1/_2$ Ct.), Holzwaaren, gemeinster Art (5892 Ct.), gemeine (326 Ct.), mittelfeine (94 Ct.), Glaswaaren, gemeine (2 Ct.), mittelfeine (23 Ct.), feine (183 Ct.), Steinwaaren, schwerer als 10 Pfund, (21.535 Ct.), Blei- und Zinkweiß (400 Ct.), Kleien, Oelkuchen (24.252 Ct.), Abfälle, nicht besonders benannte, als: Asche, ausgelaugte und Steinkohlenasche, Dünger u. s. w. (2384 Ct.).

III. In der Durchfuhr:

Obst, zubereitetes (4670 Ct.), Kastanien und Nüsse (108 Ct.), Käse (194 Ct.), Bau- und Werkerden (3760 Ct.).

Für die Lebhaftigkeit des Verkehrs von Mähren und Schlesien spricht auch die Größe der Beförderung auf den Strassen, Eisenbahnen, Telegraphen und Posten gegenüber anderen Ländern. Nach den österr. Rechnungsabschlüssen der 20 Jahre von 1828 — 1847 kömmt das größte Mauterträgniß auf eine Meile Aerarialstrasse in Niederösterreich mit 3.730 fl., in Mähren und Schlesien mit 2.428 fl., das geringste in Oberösterreich und Salzburg mit 662 fl. und in Tirol mit 535 fl. und der Straffenfond hat die geringste Aufzahlung auf die Erhaltungskosten in Mähren und Schlesien und in Böhmen mit 799 und 789 fl. zu leisten (Reden, Deutschland S. 779). Von den 29.301.574 Personen, 2.291.198 Zollcentnern Gepäck überhaupt, 9.426 Equipagen, 95.675.807 Zollcent. Handelsgütern und 70.212.735 Zollcent. Produkten, welche die 50 Eisenbahnen der deutschen Staaten im J. 1852 beförderten, entfielen auf die Mähren und Schlesien durchschneidenden und zwar die Ferdinands-Nordbahn 1.381.013 Personen, (1851: 61.654 Ct. Gepäck), 881 Equipagen (1851: 1.493), 2.932.310 Ct. Handelsg., 8.557 900 Ct. Prod. (1851 nur 5.065.524, dann 107.098 Ct. Eilgüter), auf die österr. nördl. Staatsbahn aber 928.674 Pers., 103.370 Ct. Gep., 6.720.991 Ct. Handelsg. Im Pers. Verkehre gehen nur die badische (2 Mill.), köln-mindner (über 1 1/2 Mill.), hannover'sche (über 1 Mill.), bairische (1 1/2 Mill.), wien-gloggnitzer (1 7/10 M.) und würtembergische (1 8/10 Mill.), bei den Handelsgütern nur die badische (3 1/10 M.), hannov. (3 2/10 Mill.), magdeburg-köthen-halle-leipziger (5 2/10 M.), magdeb. halberstädter (3 7/10 Mill.), oberschles. (6 9/10 Mill.), österr. südl. (5 8/10 Mill.) und südöstl. Staatsbahn (4 1/2 Mill.), wien-glogg. (5 3/10 Mill.), und würtemb. (3 Mill.), in Produkten nur die köln-mindner (14 3/10 Mill) der Ferdinands-Nordbahn vor und bei Weitem mehr als auf allen andern wurde Vieh auf derselben transportirt, nämlich 4.145 Pferde, 49.811 Stück Rindvieh, 187.421 Schweine, 8.160 Schafe und 2.111 Hunde. Den Hauptbestandtheil der Bahn-Einfuhr bildeten Kohlen, Getreide, Salz, Vieh und Produkte, der Ausfuhr: Manufaktur-, Fabrik-, Colonial- und Specereiwaaren. Auch die nördl. Staatsbahn gehört zu denjenigen, welche den größten Verkehr haben (Reden S. 818 — 825).

Auch in der Briefbeförderung nehmen Mähren und Schlesien verhältnißmäßig einen der ersten Plätze unter den Ländern der österr. Monarchie ein, da im J. 1853 Briefe aufgegeben wurden: in Mähren 2.510.229 (1852: 2.351.017) und in Schlesien 444.871 (1852: 436.983), in Nieder-Oesterreich aber 8 6/10 (1852: 6 9/10), in Böhmen 5 8/10, Ungarn 5 2/10, in der Lombardie

$3^{7}/_{10}$, Venedig $3^{7}/_{10}$, im Küstenlande 2, Galizien 2, Oberösterreich bei 1 Million u. s. w. bis 149.700 in der Bukowina (eb. S. 911).

Im Betriebe der k. k. Staatstelegraphen folgten im J. 1851 auf die Stationen Wien (13.633 Depeschen, 464.696 Worte), Triest (5.355 D. 183.473 W.), Prag (2.104 D. 77.743 W.), Mailand (1.823 D. 52.748 W.) und Verona unmittelbar Oderberg (1.457 D. 51.156 W.) und Brünn (1.275 Depeschen, 48.913 Worte) und auch Olmütz (537 D. 20.313 W.) stand noch ziemlich oben an (Troppau 88 D. 4.038 W.); freilich bildeten diesen Verkehr größtentheils Staats-Depeschen, dennoch wurde Brünn auch in den Privat-Depeschen (343 D. 7659 W.) nur von Wien (8.735 D.), Triest (3.337), Prag (942), Mailand (1.394), Verona (1.047), Pesth (1285), Preßburg (919), Venedig (1106) und Botzen (363) übertroffen (Mitthl. aus dem Gebiethe der Statistik, Wien 1852, 1. H. S. 67).

Auf unsrer hundertjährigen Wanderung haben wir, gewiß mit Befriedigung und einem freudigen Gefühle, wahrgenommen, wie unter dem Schutze und Segen der gütigen Vorsehung und der Einwirkung einer wohlwollenden Regierung das theuere Vaterland an Bevölkerung, intellektueller, landwirthschaftlicher, technischer und merkantiler Cultur unverkennbar große Fortschritte gemacht hat. Welcher Entwicklung ist es aber noch fähig! Welche Steigerung kann gerade in jenen Zweigen noch eintreten, in welchen es den größten Aufschwung genommen, wie in der Tuch-, Leinwand-, Baumwollwaaren-, Zucker-, Eisenfabrikation, im Bergbaue u. a.![27]). Laßt nur den Osten in die europäische Bildung eintreten, die

[27]) Nach des Freiherrn von Reden Deutschland und das übrige Europa, Wiesbaden 1854, stieg die Eisenerzeugung des österr. Staates vom J. 1823 — 27 von 1.276.51 Centnern Roh- und 101.359 Ct. Guß-, zus. 1.377.874 Ct. bis zum Jahre 1847 auf 3.109.212 Ct. Roh-, 485.575 Ct. Guß-, zus. 3.594.787 Ct. und Mähren und Schlesien nehmen in der Größe der aus Roheisen erzeugten Raffinate von 368.000 Ct. (Stahl fabriziren sie nicht) unter allen Ländern der Monarchie den ersten Platz ein (Steyermark 364.000 Ct., N. und Ober-Oesterreich mit Salzburg 326.500 Ct., Kärnthen 323.600 Ct., Böhmen 322.000 Ct., Ungarn 233.000 Ct., obwohl sie im Werthe (österr. Staat 21.624.600 fl.) von 3.360.000 fl. Steyermark (4.070.400 fl.) nachstehen; insbesondere erzeugen sie weit am meisten Gußwaaren (85.000 Ct., Böhmen 42.000 Ct., Steyermark 10.500 Ct., Ungarn 18.000 Ct.) und nur um ein geringes weniger an Walzeisen (145.000 Ct.) als Kärnthen (150.000 Ct., Steyerm. 90.000 Ct., Böhm. 32.000). Allein! wie weit überragen Oesterreich in der Eisengewinnung Preußen (1842: $4^{3}/_{10}$, 1852: $8^{6}/_{10}$ Mill. Centner, 1836: $10^{2}/_{10}$; 1852: $30^{9}/_{10}$ Mill. Thaler Werth, alle deutsche Staaten zus. bei 9 Mill. Zollcentner von je 50 Kilogrammen an Roh- und Gußeisen aus Erzen), das brittische Reich ($50^{1}/_{2}$ Mill.), Rußland ($4^{1}/_{2}$ Mill.), Belgien (bei 4 Mill.) und Schweden ($3^{1}/_{2}$ Mill., in ganz Europa bei 84 Mill. Ct.)!

Weiter gewinnt der öster. Staat (1847: 15, 1854 angeblich 54 Mill. Ct.) an Schwarz-

Donau und den Verkehr in den Orient wieder frei werden und in hundert Jahren wird, wenn Gott will, ein Nachfolger noch viel Größeres von der Blüthe Mährens und Schlesiens zu erzählen wissen.

---

und Braunkohlen 18 Mill. Zollcentner von je 50 Kilogr., Preußen aber 150, Sachsen 20, alle deutsche Staaten zus. bei 198, England 640, Frankreich 90, Belgien 108, ganz Europa 1.040 Mill.

Den Rohzucker-Verbrauch in Europa berechnet Baron Reden, nach der Ausfuhr aus Amerika, Afrika, Asien und Oceanien nach Europa für ein Mitteljahr 1851 — 53 in Zollcentnern (50 Kilogr.) auf 17.390.000 und nach der eigenen Rohzucker-Erzeugung aus Rüben in Europa auf 21.225.000 Mill. Von der letzteren entfielen auf Oesterreich 275.000, den Zollverein 1.500.000, Frankreich 1.600.000, Belgien 130.000, Rußland 480 000 Mill. u. s. w.

Bemerkungen.

Man hoffte, diese Abhandlung noch im J. 1854 im Drucke vollenden zu können, weshalb sie auch am Titel diese Jahreszahl trägt; sie ist aber wirklich erst im Februar 1855 beendigt worden.

Außer mehreren kleineren Fehlern, welche der geneigte Leser selbst wahrnehmen wird, haben sich einige größere eingeschlichen, welche berichtigt werden müssen. Einiges kömmt neu beizufügen.

Seite 18 Note. Die Dotation der tropp. Escompte-Anstalt ist auf $^1/_2$ Million erhöht worden; jene der olmützer ist bisher mit $^1/_2$ M. unverändert geblieben; jene der brünner dürfte demnächst auf 2 M. erhöht werden.

S. 19, Z. 9 ist statt Zetler richtig Zeller zu lesen.

S. 20. Vor kurzem ist auch die neue Unter-Realschule in Hradisch eröffnet worden. Im J. 1851 hatten die 8 Gymnasien Mährens 1.961, im J. 1854 nur 1.813, die 3 G. Schlesiens 1851: 790, 1854 nu8 701 Schüler. Im J. 1854 zählten 1 Ober-Realschule (929) und 13 Unter-Realschulen Mährens 77 Lehrer und 2.464 Schüler (S. deren Statistik in den Mittheil. 1855 Nr. 5).

S. 28 Z. 3 von unten soll es Freiherr statt Graf Braida heißen.

Zur S. 35 Z. 4 von unten. Nach den ämtlichen Ausweisen sollen im brünner Regierungs-Bezirke 504, im olmützer 245, zus. in Mähren 749, in Schlesien 26 Gemeinde-Obstbaumschulen bestehen; obwohl ein großer Theil nur auf dem Papier existiren wird, zeigt doch die Sache einen Fortschritt (S. Mittheil. 1855 S. 28).

S. 47 Z. 3 der Note soll statt 1833 richtig 1853 stehen.

S. 57 soll es, statt Kaiser, König Ferd. I. heißen.

S. 60 Z. 21 der Note ist, statt 1788, 1786, S. 89 Z. 8 der Note, statt 1819, 1809, S. 124 Z. 9 von unten, statt Mühlen, Maschinen, S. 137 Z. 3 von oben, statt auf 72.000 Stühlen, mit Umgebung 72.000 Stücke zu setzen.

Zur S. 127. Die Maschinenfabrik von Brand in Brünn hat 1854 Lhuillier übernommen.

Zur S. 128. Die Papiermühlen des brünner H. K. Bezirkes sind zu Brünn (2), Lhotta bei Boskowitz, Daleczin, Daubrawnik, Tischnowitz, Saar, Gutwasser (2), Ingrowitz, Pribislawitz, Neustadtl, Alexowitz und Moheln0. Zur S. 138 und 140. Sollen im olmützer H. K. Bezirke wirklich nur 14 sein?

Rohrer (mähr. Merkur, 1834, S. 72 — 75) nennt im hrad., olm. und prer. Kreise 19, nämlich (ohne Groß-Morau) nebst den von d. H. Kammer genannten, noch in Ullersdorf (2), Wiesen, Schönberg, Nieder-Morau, Wisowitz und Friedland, dann 14 in Schlesien, zu Friedek, Matzdorf, Hruschau, Ustron, Raschkowitz, Jägerndorf, Grätz, Heinzendorf, Karlsthal, Troppau, Würbenthal, Zuckmantel, Jungferndorf, Freiwaldau, zus. in M. und Schles. 47 Papiermühlen (die Erwerbst. Tabellen von 1829 weisen nur 2 Fab. und 37 Mühlen nach). Auch sind die (zum Theile neuen) Papiermühlen zu Messendorf und Morawka in Schlesien, Klein-Morau, Teltsch (1839 still) und Elisenthal bei Brüsau in Mähren nicht zu übergehen. Welcher ist nun der wirkliche Stand?

Zur S. 129. Ueber die Tuchfabrikation von Iglau S. meine Geschichte und Beschreibung dieser Stadt, Index, dann S. 411 — 420.

Im Allgemeinen zeigen selbst die Nachrichten, welche in dieser Abhandlung geliefert wurden, welche Abweichungen und Mängel in den Angaben bestehen, daß gegenwärtig nur von annäherungsweiser Richtigkeit und Vollständigkeit die Rede sein kann und die Behörden, wie Handelskammern, noch ein weites Feld vor sich haben.



Geschichte

der

Verkehrs-Anstalten

in

Mähren

und

Oesterreichisch-Schlesien.

Von

Christian d'Elvert,

k. k. Finanzrathe.

Brünn 1855.

Gedruckt bei Rudolph Rohrer's Erben.

Vorwort.

Wie in der Culturgeschichte überhaupt, stehen wir insbesondere rücksichtlich der so unermeßlich einflußreichen Vervielfältigung, Ausdehnung und Schnelligkeit der Verkehrsanstalten am Eingange einer neuen Zeit. Es kann nicht anders als vom höchsten Interesse sein zu betrachten, wie sich das Bestehende allmählich gestaltet hat und zu seinem dermaligen Umfange angewachsen ist. In Beziehung auf die Binnenländer Mähren und Oesterr. Schlesien, welche selbst schiffbarer Flüsse entbehren, kann nicht von weltverbindenden, sondern nur von Einrichtungen die Rede sein, welche den Verkehr im Innern dieser Länder und zunächst mit den Nachbarländern vermitteln. Es sind dies die Straßen, Eisenbahnen, Telegraphen, die Post- und Privat-Beförderung. Dabei dürfen wir auch der Verhandlungen und Versuche nicht uneingedenk sein, welche beabsichtigten, den genannten Ländern den großen Vorschub der Schifffahrt zu erwerben, wenn sie auch ohne Erfolg geblieben sind; und in Verbindung damit wollen wir uns noch der Flußregulirungen erinnern, obwohl dieselben weit mehr andere Zwecke verfolgten.

Ueber Eisenbahnen und Telegraphen, Schöpfungen unserer Tage, fehlt es nicht an Nachrichten; noch hat sich aber Niemand der Mühe unterzogen, uns zu erzählen, wie die andern Communikationsmittel entstanden sind und sich nach und nach ausgebildet haben*). Es wäre kaum erklärlich, wie so überaus wichtige Staats-Institute völlig unberücksichtigt bleiben konnten, wenn man sich nicht leider gestehen müßte, daß unsere Culturgeschichte überhaupt bisher fast brach gelegen ist und

*) Jurende gab in seinem redl. Verkündiger 1814 S. 611 — 616 (den vaterländ. Blättern 1818 S. 182 — 4) eine kurze Beschreibung von „Mährens vortrefflichen Chausseen." Nach dem zu Anfang der 1820ger Jahre zur Reife gediehenen Plane der österr. Regierung, ein allgemeines Land- und Wassersystem auf commerziel-statistischer Basis zu gründen (österr. Archiv 1835 S. 127) wurde auch eine Straßenkarte von Mähren und Schlesien nebst einer beschreibenden Ergänzungs- und einer hydrographischen Ergänzungs-Tabelle

erst nun in den Kreis der Forschungen und Darstellungen einbezogen zu werden beginnt. Was hier gebothen wird, ist größtentheils das Resultat einer höchst mühsamen Durchsicht voluminöser Akten, auf welche bei dem Mangel anderer Quellen zurückgegangen werden mußte. Um so zuverlässiger sind aber auch deshalb die gegebenen Aufklärungen, welche überdies einem Erzähler ihr Dasein verdanken, welcher diesen Zweig der Administration von jeher mit Vorliebe gepflegt, der Oberleitung des Straffenwesens bei dem m. s. Gubernium viele Jahre (1827 — 1836, 1838 — 1843) nahe gestanden ist, und selbst in untergeordneter Stellung dennoch in der Lage war, zu vielen Straffenverbesserungen in Mähren und Schlesien, besonders aber in Brünn, die Anregung zu geben und in wenigen Jahren (1844 — 1849) die Bezirksstraffen des brünner Kreises durch Verbesserung der bestandenen und den Neubau von fast 50 Meilen auf eine allerseits anerkannte Höhe zu heben.

Wir lassen die Nachrichten in der oben angedeuteten Reihe folgen, weil die Posten, obwohl älter als die Straffen, ihre gedeihliche Wirksamkeit erst dann recht zu entwickeln begannen, als die andern ins Leben traten. Früher hat nur der Staat Straffen gebaut; erst in unserer Zeit auch die Landes-, Bezirks- und Privat-Concurrenz diesen Hebel neuer Civilisation in Bewegung gesetzt. Die Geschichte beider geht daher nach und nebeneinander; ihr schließt sich diejenige des Organismus ihrer Verwaltung an.

1825 zu Stande gebracht und herausgegeben und später mit Fortsetzungen versehen. Diese Arbeiten haben jedoch nur die statistische Seite aufgefaßt. Dasselbe ist der Fall bei den Abhandlungen: Ueber die Communikationswege in Böhmen, in d. böhm. Museums-Zeitsch. 1829, 2. B. S. 429 — 434, und: Ueber die Straffen in Galizien, von Stöger, im österr. Archive 1832 Nr. 110 ff., 150 ff. Die allgemeine Geschichte der Handlung, dann des Maut- und Straffenwesens in Böhmen, vom Straffenbaudirektor von Grünwald († 1822) ist nicht veröffentlicht worden (österr. Archiv 1823 S. 115). Die Geschichte des böhm. Handels von Hübsch, Prag 1849, reicht nur bis in das 15. Jahrhundert, die verdienstliche Arbeit von Kurz: Oesterreichs Handel in älteren Zeiten, Linz 1822, nicht viel weiter; beide konnten auf die viel neueren Straffen keine Rücksicht nehmen. Hormayr's Geschichte des tyrolischen Straffenwesens und Transito-Handels dürfte ziemlich vereinzelt stehen. In den Nachbarländern schrieb Peschek die Geschichte der Industrie und des Handels in der Oberlausitz, im lausitz'schen Magazin, 27. B. (1850) S. 169 — 207, 28. B. S. 1 — 61, 29. B. S. 1 — 65, 119 — 154, 201 — 239 (enthält sehr wenig über Straffen), Jeckel die Handelsgeschichte Polens (Staatsveränderungen 5. und 6. T.), Wien 1814.

I. Abtheilung.

Geschichte
des
Strassenbaues in Mähren und Oesterr. Schlesien.

Einleitung.
Alte Zustände.

Die gebauten Strassen, diese ersten Pulsadern des Verkehrs, sind eine Schöpfung der neuern Zeit und haben bei uns nicht viel über ein hundertjähriges Alter zurückgelegt.

So weit unsere Geschichte zurückreicht, gab es zwar schon öffentliche Wege und Strassen (strata publica, via publica) *) und, neben dem Ausroden der Wälder, dem Baue der Burgen, der Ummauerung der königl. Städte, der Bewachung beider u. m. a., gehörte auch die Verpflichtung zum Baue und zur Erhaltung der Strassen, Brücken und einiger Teiche zu den Staatsfrohnen (munera publica), welche den gemeinen Volksklassen, vorzüglich den Zinsbauern, einer jeden Župa (Distriktes) während des Bestandes der alten Župenverfassung in den böhm. Ländern (bis in das 14. Jahrhundert) oblagen (Palacky, Geschichte Böhmens, 2. B. S. 41).

Die Benützung der Brücken, der Land- und Wasserstrassen, d. i. das Zoll- und Mautgefälle gehörte seit den ältesten Zeiten zu den landesfürstlichen Regalien und kömmt bei uns urkundlich schon im 10. und 11. Jahrhunderte vor (Palacky 2. B. S. 43, 47, Boczek I. 102, 113, 115, 123, 123, 126 u. s. w.).

Die Staatsverwaltung hat zwar einem, in das Volksleben so tief eingreifenden Institute, wie das Strassenwesen ist, seit jeher ihre Aufmerksamkeit nicht entzogen; allein sie machte sich dessen Verwirklichung nicht zur unmittelbaren Aufgabe, sondern überließ diese der Privat-Thätigkeit und suchte die Sache nur

*) Boczek codex diplom. Moraviae I. 117 (im J. 1043 strata publica bei Raigern, p. 163 im J. 1078 via publ. nach Schlesien bei Troppau S. auch II. 79, 81, 83, 84. III. 73, 140, 258, 317).

durch die — urkundlich bis in das 13. Jahrhundert (nämlich bis zur Einführung der deutschen Rechte) zurückgehende — Verleihung von Maut-Privilegien zu befördern.

Vorzugsweise erhielten Communen, aber auch Obrigkeiten, solche Berechtigungen und zwar mit der Verpflichtung, gewisse Strassenstrecken, Brücken, Stadtmauern, das Stadpflaster u. s. w. zu unterhalten.

Obwohl die Verleihung der Maut-Privilegien seit den frühesten Zeiten als ein Ausfluß der Majestätsrechte galt und der mähr. Landtagsschluß vom J. 1582 die eigenmächtige Einführung der Mautabnahme bei 1000 Schock Groschen Strafe verbot: so häuften sich doch die Mautstationen so sehr. daß öftere Revisionen (Landtagsschlüsse von 1538, 1540, 1635) nöthig und die Mauteigenthümer verhalten wurden, ihr Bezugsrecht durch Landesregister, glaubwürdige Dokumente und Zeugen zu erweisen (Landtagsschluß von 1538).

Die mähr. Stände zogen zwar später das Mautbewilligungsrecht an sich und verlangten vom Könige Mathias 1608 dessen Bestätigung. Die mährische Landesordnung vom J. 1628 fol. 8 und 9 erklärten aber den Zoll und die Maut (welche beide Begriffe erst in der neueren Zeit getrennt und schärfer bezeichnet wurden) als ein landesfürstliches Regal und verbot, dieselben, es sei unter dem Namen eines Aufschlages, Fährzinses, Fuhr-, Weg-, Brücken-Geldes u. a., ohne landesfürstliche Bewilligung aufzurichten oder zu erhöhen. Gleichwohl vermehrten sich bei den Uebergriffen der akatholischen Stände und während des dreißigjährigen Krieges die Mautabnahmen in der Art, daß die mähr. Stände, mit kaiserlicher Genehmigung (Rescript 23. Dezber 1652), beschließen mußten (1651, 1652), alle im Jahre 1618 nicht bestandenen Mauten aufzuheben, viele commissionelle Untersuchungen zur Prüfung der Mautberechtigungen (1628, 1629, Patent 1. Oktober 1637, Landtagsschlüsse 1651, 1662, 1666, 1668, Resc. 13. Jänner 1672) nöthig wurden und die Regierung, wie die Stände, häufig die Mautinhaber, mit Androhung des Verlustes der Privilegien, zur Abstellung der Unfüge und Excesse bei der Mauterhebung (Landtagsschlüsse 1686, 1687, 1714 u. a., Hofdte. 23. Dezember 1715, 16 März 1725, 14. März 1726 u. a.), insbesondere an die Entfernung der Juden von der Pachtung (1650, 1673, 1686 u. a.) erinnern mußten. Den Kreishauptleuten und dem Kammerprokurator machte die Regierung zur Pflicht, auf die Hintanhaltung der Mautercesse und Verbesserung der Wege zu wachen, so wie auch die Kreishauptleute für die Aushauung der nahe an den Srassen gelegenen Wälder sorgen sollten (Rescript 6 Dezember 1687)

Als Hauptgrundsatz galt, daß nur jene Mäute bestehen sollen, welche im Jahre 1618 bestanden haben (Rescr. 23. Dezember 1652) und nur jene Mauttafeln als gesetzlich anzusehen sind, welche von der Hofkanzlei intimirt wurden (Rescr. 23. Dezember 1715). Den Mauteigenthümern lag ob, die Straffen und Brücken bei Verlust des Mautrechtes in gutem Stande zu erhalten (mähr. Landtagsschlüsse von den Jahren 1555, 1574, 1575, 1577, 1578, 1602, 1604,

1605, mähr. Landesordnung von 1628, Landtagsschlüsse 1651, 1666, 1708, 1735, Hfdt. 21. April 1666 u. s. w.). Insbesondere verordneten die Stadtrechte S. 451 L. XI., daß Jedermann den Zoll, vermög der darauf gesetzten Freiheit oder dem alten Herkommen nach, entrichten soll, es sei nun dem Könige, einer Stadt oder sonst einem Andern, und ein Jeder, der auf seinen Gründen einen ausgesetzten Zoll hat, sey verpflichtet, die Brücken, Teiche, Dämme und Wege auf seinen Gründen zu bessern, also, daß die Leute, welche den Zoll geben, sich nicht zu beschweren haben. Eine gleiche Pflicht zur Straffenerhaltung hatte jedoch auch sonst jede Obrigkeit in ihrem Bezirke (L. Schluß 1666). Die anliegenden Gemeinden sollten die Straffen überwachen, damit keine Räubereien auf denselben verübt werden (mähr. L. Schlüsse 1541, 1559, 1565). Auch erhielten die Stände zu deren Bewachung 30 Reiter aus den Landesgeldern (L. Schluß 1541 *); die Wälder sollten von den Obrigkeiten bei Haftung für den Schaden zu beiden Seiten der Straffen mehr und zwar auf einen Strick Breite (L. Schl. 1541 und 1559 **) oder auf Pistolen-Schußweite (L. Schluß 1651) ausgehauen und die Straffen von den Obrigkeiten in gegenseitigem Einvernehmen gegen Räubereien sicher erhalten werden (L. Schlüsse 1668 — 1675).

Insbesondere wurden in den königlichen Städten Mährens, welche in Folge der polit. Unruhen und der Kriege in eine große Schuldenlast verfallen waren, von der kaiserl. Crida-Commission der k. Städte vermöge der ihr vom Kaiser Ferdinand II. ertheilten Instruktion vom 6. Februar 1630 Stuckmäute errichtet, deren Tariffe in neuerer Zeit wieder regulirt und mit dem a. h. Rescripte vom 11. Dezember 1725 bestätigt wurden.

Obwohl die Erinnerung der Stände an die Mautberechtigten und Obrigkeiten wegen guter Erhaltung der Straffen zu einer stehenden Rubrik in den mähr. Landtagsschlüssen wurde, und obwohl die Regierung die Kreishauptleute, den Kammerprokurator und das k. Tribunal verpflichtete, auf Wegverbesserungen, das Aushauen der Wälder an den Straffen und die Hintanhaltung von Mautexcessen zu sehen (Hofrescripte 3. Juli 1675, 6. Dezember 1687, L. Schl. 1708): gelangten dessenungeachtet die Landstraffen niemals auch nur in einen erträglichen Zustand. Dazu kam, daß man, besonders im 13. und 14. Jahrhunderte, zur allseits geförderten Aufnahme der Städte, die Handels- und Fuhrleute zwang, gewisse Straffenzüge (Zwangsstraffen) einzuhalten, wie in Olmütz (1251, 1373), Brünn (1347), Hradisch, Neustadt u. a. oder ihre Waaren an gewissen Orten käuflich auszubieten (Stapelrechte), wie in Iglau, Olmütz, Ungar. Brod, Troppau u. a.

---

*) Lukſche's Notizen zur Verfassung Mährens bis 1628, Brünn 1808, S. 108. Die erste Spur einer Gensd'armerie, welcher später die Landes-Portatschen (1829 aufgehoben) und unter Joseph I. die Landeshusaren folgten.

**) Lukſche S. 108, 119.

Einen andern Uebelstand bildete der Mangel an Einkehrhäusern an den Strassen. Dies mochte mit eine Ursache sein, daß sich die Strassenzüge in früherer Zeit, wie an die großen Städte, als die Sitze des Handels und der Gewerbe, so auch an die Burgen des reichen Landes-Adels hielten, wo die Landesfürsten und hohe Häupter gastliche Aufnahme fanden.

Die Strasse von Wien nach Prag ging über Znaim, Budwitz, Trebitsch, Pirnitz, Iglau, Polna und Kuttenberg (Karte zur böhmischen Uebersetzung von Minsters Weltbeschreibung 1554), von Brünn über Rossitz, Trebitsch und Iglau nach Prag, von Brünn über Selowitz und Nikolsburg nach Wien, von Prag über Leutomischel, Trübau und Littau nach Olmütz (schon 1251 wurde der Waarenzug zwangsweise von da über Littau, Aussee und Trübau geleitet — Boczek III. 140, Pessina Mars Moravicus p. 703, 719, 723, 883, 913, 927, 945, Moravetz hist. Mor. II. 112), von Olmütz über Jägerndorf und Freudenthal (die damal zu Mähren gehörten) nach Schlesien (schon 1247 — Boczek III. 73). Die Landstrasse von Krakau aus Polen nach Wien ging über Neutitschein, Weißkirchen, Olmütz und Wischau, „in welcher Stadt in Friedenszeiten viel Ausspannens war" (Zeiler's Topographie von Mähren, Frankfurt 1650, S. 110, 111, 113), die „viel gebrauchte Strasse" von Olmütz auf Neisse und Breslau in Schlesien über Sternberg, „durch einen tiefen, bösen Weg, sehr hohe Berge und eine der Räuberei wegen unsichere Gegend von lauter Holz, ohne Dörfern, über Engelsberg und Zuckmantel, oder auch von Engelsberg über Ziegenhals nach Neisse (eb. S. 109, Schickfuß schles. Chronik III. 138).

Das bisher nur beispielweise Gesagte mag einen Begriff vom damaligen Zustande der Communikationsmittel geben. Derselbe wurde aber auch durch Unsicherheit nicht selten noch mehr verschlimmert. Noch leben manche gefürchtete Gegenden im Andenken, wie der muschauer Wald auf der wiener, das pinhulka und drissitzer Räuberwirthshaus auf der olmützer Strasse, der Mäusefall bei Czernahora, der bitescher Wald, der wiener Wald und die Hochleiten in Oesterreich (im 16. Jahrh. wegen häufiger Räubereien und Mordthaten berüchtigt — Buchholz Gesch. Ferdinand I. 8. B. S. 48, 49) u. a.

Die nämlichen Verhältnisse walteten in Schlesien vor. Im Landfrieden von 1474 verordnete König Mathias, daß die offenbaren Strassen sicher sein sollen allen und jeglichen, die darauf wandern, und daß man den Kaufleuten rechte Gunst soll erzeigen, daß auch ein jeder Fürst oder Hauptmann oder Voigt in seinem Fürstenthume oder Gebiete, auch die Städte in ihren Weichbilden sollen die Strassen, Wege und Stege sicher halten, behüten und schirmen und handhaben vor allen Feindschaften und Vergewaltigungen. Insbesondere sollen, damit nach des Königs Willen die Kaufmannschaft zwischen Schlesien und Ungarn ihren Fortgang habe, die Strassen dahin, namentlich durch die Fürstenthümer Teschen und Troppau sicher erhalten werden (Schickfuß schles. Chronik III. B. S. 158). Auch in Schlesien erflossen, mit gleichem Erfolge wie

in Mähren, vielfältige Verordnungen wegen Verbesserung der Wege und Landstrassen, Reparirung der Wege, Brücken und Steindämme, jährlicher Visitirung der öffentlichen Wege und Landstrassen, Verbleiben auf der ordentlichen Landstrasse und Nichtbenützung der Neben- oder Beiwege (Patente von 1659, 1662, 1684, 1685, 1700, 1707, 1709, 1726, 1731, 1739, 1740 — S. Walther Silesia diplomatica 2. T. S. 204 — 6).

Es gehörte zu den Verpflichtungen des k. schles. Oberfiskals und der Fiskale, darauf zu sehen, daß, ohne weiteres oberamtliches Erinnern, die öffentlichen Wege, Land- und Heer-Straffen, Stein-Dämme und die von einem Orte zum andern zu unvermeidlicher Communikation gehenden Wege und befindlichen Brücken, Gräben und tiefe Löcher, alle Jahr zur Frühlings- und Herbstzeit, bei 100 Dukaten Strafe, dauerhaft reparirt, die angefüllten Wassergräben eröffnet und also der Ablauf des Wassers befördert, die verfallenen Gräben aber ausgeworfen und jedesmal durch hierzu bestellte Landcommissarien genau revidirt werden (Friedenberg, von den schles. Rechten, Breslau 1738, 1. B. S. 141). Darin bestand also die ganze Sorge für Straffenverbindungen. Insbesondere hielt man sehr auf die Beibehaltung der alten Land- und Handels-Straffen, um die Monopolsrechte der Städte zu sichern und bestehende Verpflichtungen zur Duldung und Erhaltung öffentlicher Wege zu wahren. 1659 mußten deshab richtige Consignationen der Land-Straffen und Wege, wie sie vor Alters gegangen, an das k. schles. Oberamt eingeschickt werden. Und 1666 befahl Kaiser Leopold in der Marschordnung: „Damit man geraden Weges und gleich durchgehend im Marsche verfahren möge, daß sich niemand unterstehen soll, die alten Fuhr-Wege zu vergraben und Brücken abzuwerfen, sondern sollen hierinnen der Hochlöblichen Herren Fürsten und Stände Schlüsse genau und besser, als zeither geschehen, beobachtet, die eingefahrne und durchs Gewässer böse wordene Wege, ohne Behelff und Ausflüchte alsobald reparirt, gemachet und zum Fahren und Marsch beständig erhalten, wie auch die altgewesenen Brücke und Steige über die Wässer in solchem baulichen Stande gesetzet und gebracht werden, daß Soldat und Reise-Mann, zu Tag und Nacht, gehörig passiren kann." Da verschiedene Wege in unbrauchbaren Stand gerathen, weil sich über die Schuldigkeit der Reparatur Streitigkeiten ergeben, verordnete das k. schles. Oberamt 1726, daß nach Anleitung der Rechte und kaiserl. Resolutionen bis zu deren Entscheidung provisorisch „jenes, was unstreitig und binner der Meilen einer des Zoll-Regals genoßbaren Stadt befindliche Haupt- und Landstrasse anbetrifft, von solchen Städten, die übrigen außer der Meilen situirte Straffen aber, es mögen nun solche für Land- und Haupt- oder Partikular- Straffen und Neben-Wege gemeinet werden, von denen accolis (Anreinern) oder jenen possessoribus, deren Aecker und Gründe daran stoßen, salvo caeteroquin jure cujusvis, von nun an repariret oder da sothane Reparationes ihre Kräfften notorie übersteigen, von denjenigen, so sich eines solchen Weges insgemein bedienen, die unweigerliche Concurrenz geleistet werden sollte; da dann bei denen Privat-Straffen et viis agrariis (Feldwegen) denen

Reparations-Trägern unbenommen bleiben würde, mit Vorlegung der Schlag-Bäumer die schweren Last-Wagen ab- und zu Haltung der ordentlichen Strassen anzuweisen."

Wie wenig auch diese Verordnung fruchtete, zeigt die neue oberamtliche vom 17. November 1727, daß „bishero die dem Publico und Landes-Commercio so heylsamlich und ersprießlich, an sich aber an vielen Orten unumgängliche Reparation der Landstrassen, Wege, Brücken, Gräben und Stein-Dämme fast durchgehends unterlassen, daß also noch die schlimmsten Wege und Löcher, da Menschen und Viehe nebst denen geladenen Wägen Gefahr lauffeten, anzutreffen wären, und von denen accolis und Grund-Herrschaften, denen die Reparation obliegete, nicht repariret worden." Uebrigens „gehörten die viae publicae, die freye Kayser- und Königliche Land- und Heer-Strassen, dem Könige zu Böheimb als Obristen Hertzoge in Ober- und Nieder-Schlesien und werden in selben die Heerzüge geführet, solche auch ihre gewisse eingemarckte Weite haben und behalten müssen, keineswegs aber durch Umackerung (wie Leyder von eygennützigen Land-Wirthen offt geschiehet) geschmählert werden sollen. Nach den alten deutschen kais. Landrechten soll die rechte Breite einer Land-Strasse wenigstens in 16 Schuhen bestehen, damit ein Wagen dem andern geraumlich ausweichen könne. Was aber die Höhe anbetrifft: Da soll die Land-Strasse einer Piquen hoch raum haben, damit nämlich mit Heu, Stroh, Wolle- oder Hoppen-Säcken hoch beladene Wägen ohne Hinderniß fahren können (Friedenberg, schles. Rechte, 2. B. (1741) 19. Kapitel S. 121 — 126).

Als endlich die langjährigen Kriege ausgetobt hatten und die Regierung ihren Blick mehr dem Innern zuwenden konnte, beschloß der eifrige Beförderer des gewerblichen und Handels-Verkehrs, Kaiser Carl VI., öffentliche Staats-Strassen zu bauen und zu erhalten. Von da an beginnt der seitdem festgehaltene Unterschied zwischen dem vom Staate und den von Privaten gebauten und erhaltenen Strassen. Die ersteren heißen Aerarial- oder Staatsstrassen auch Chausséen, die andern in Mähren und Schlesien Bezirksstrassen. Von dieser Zeit an kann auch nur die Rede von einer Strassenbau-Geschichte sein, die rücksichtlich der Provinzen Mähren und Schlesien mehrere Epochen durchgemacht hat.

Erste Periode.

Die ersten Anfänge des Strassenbaues in Mähren unter Carl VI.

Mähren hatte nach der großen Landkarte von Müller aus dem Jahre 1720 folgende Königswege (viae regiae) im Gegensatze der Poststrassen (viae postarum).

1. Von Wien über Stockerau, Hollabrunn (wo sie sich gegen Znaim theilte), Pulkau, Langenau (Post) in Oesterreich, Fratting, Pießling, Zlabaten, Zlabings (die müller'sche Karte zeigt hier noch keine Post, erst die Karte

von Lidl und Le Rouge von 1742), Rudoletz, Walterschlag in Mähren, nach Königseck in Böhmen gegen Prag,

2. von Wien über Hollabrunn, Kalendorf, Znaim (gilt das bei Zlabings Gesagte), Wolframitzkirchen, Paulitz a) über Lispitz oder b) über Höfting nach Budwitz, von da a) über Pabitz, Chlistau, Heraltitz, Neu-Pirnitz nach Pirnitz und Iglau oder b) auf der jetzigen Staatsstrasse von Budwitz über Littahorn, Schelletau, Hungerleiden, Langpirnitz, Stannern, Dürre, Willenz und Rantzern nach Iglau (alle drei genannten Karten haben hier noch keine Post) und Böhmen; von Schelletau ging auch der Weg über Opatau nach Pirnitz,

3. Von Brünn über Karthaus, Rzeczkowitz, Lipuwka, Czernahora, Lettowitz, Brissau, Greifendorf, Zwittan nach Leutomischel, Hohenmauth u. s. w. in Böhmen,

4. Von Mohren oberhalb Zwittau über Lotschnau nach Trübau,

5. von Lettowitz über Trübau, Reichenau und von da nach Landskron und Gabel in Böhmen, Wigstadtl in Schlesien,

6. von Brünn über Parfuß nach Rossitz, Namiest, Trebitsch, Pirnitz nach Iglau,

7. von Brünn über Schwarzkirchen, Domaschow, Großbitesch, Großmeseritsch, Wolein nach Iglau,

8. von Proßnitz über Kostelez, Hluchow, seitwärts Konitz, bis Kopnitz (im Zuge gegen Trübau),

9. von Olmütz über Littau, Aussee, Eisenberg, Altstadt, Spieglitz nach Wilhelmsthal in Schlesien,

10. von Olmütz über Giebau nach Bärn (über Sternberg war die Post-Straße),

11. von Hof über Eckersdof, Kreuzendorf, Lobenstein, Jägerndorf, Pilgersdorf, Maidelberg nach (jetzt Preußisch-) Neustadt, (im angränzenden Schlesien: a) von Troppau über Kreuzendorf nach Jägerndorf, b) von Troppau über Beneschau und Oderberg, c) von Hof über Eckersdorf, Kreutzendorf, Katscher nach Ratibor (über Troppau dahin war die Poststrasse),

12. von Prerau über Leipnik (zwischen diesem und Olmütz war keine Strasse), Weißkirchen, a) über Bölten, Odrau (in Schlesien) nach Fulnek, b) über Alttitschein, Neutitschein, Freiberg, Mistek nach Friedek,

13. (aus Schlesien) von Alttitschein über Hustopetsch, Keltsch, Bistritz, Holeschau, Napagedl, Hradisch a) über Welka nach Ungarn, b) über Poleschowitz, Pisek, Rohatez, Göding, Lundenburg, Temenau (in Oesterreich), Eisgrub, Nikolsburg (nach Oesterreich),

14. von Nikolsburg einerseits über Bratelsbrunn, Breunerschlössel (in Oesterr.), Grafendorf, Schonau, Teßwitz nach Znaim, andererseits auf der Poststraße nach Brünn oder

15. von Nikolsburg bei Pardorf, Bergen und Ober-Wisternitz vorbei, über Tracht (an der rechten Seite Pausram und Auerschitz vorbei) über Groß-Niemtschitz (rechts bei Nuslau, links bei Neuhof und Mautnitz vorbei) nach Mönitz,

Gatschau, Scharatitz, Krenowitz, Austerlitz, Leitonitz, Drazowitz (links von Swonowitz und Rosternitz) nach Wischau gegen Olmütz u. s. w.

16. von Hradisch über Bisenz und Gaya gegen Steinitz (Butschowitz, Austerlitz, Brünn).

Bei den geringen Mitteln, welche der Regierung für den Straßenbau zu Gebothe standen, mußten vor allen die Hauptverkehrszüge zur Herstellung kommen. Man richtete daher zunächst die Sorge darauf, Wien, das Centrum der Monarchie, mit den Provinzial-Hauptstädten in bessere Verbindung zu bringen. Mähren wurde dabei zunächst berührt, da die Haupthandelszüge von Wien nach Leipzig, Breslau, Lemberg und Brody durch dasselbe gehen.

In Mähren wurde daher der Anfang mit dem Hauptverbindungswege zwischen Oesterreich, Mähren und Schlesien von Wien über Brünn und Olmütz gemacht. Der Bau begann, mit Aufbiethung der Arbeitskräfte der Anreiner auf 2 Meilen, unter der Leitung von 4 k. k. Wegcommissären (des Oberstlandrichters Franz Michael Freiherrn von Schubirz, der Kreishauptleute des brünner und olmützer Kreises, Franz Casimir Freiherrn von Morawetz und Franz Fortunat Miniati Freiherrn von Campoli, und des Anton von Winklersberg) im J. 1727 an der Gränze Mährens gegen Oesterreich unter der technischen Leitung des ständischen Landmessers Johann Kraupal. Um die Kosten zu bedecken, wurde angeordnet, vom 1. Mai 1727 eine Weg- oder Pferd- und Wagenmaut mit 1 und 2 kr. vom Stücke Zugvieh an der Gränze gegen Oesterreich (zu Nikolsburg) und Schlesien, dann an den Gränzen Mährens von den zum Consumo eingeführten fremden (ungar., österr. und andern) Weinen einen Aufschlag mit 45 kr. vom Eimer und einen Transito-Aufschlag von fremden Weinen mit 10 kr. vom Eimer abzunehmen (Tribunals-Patent 14. Juli 1727). Dies war der Anfang der Aerarial-Maut.

Die neuen Kaiserstrassen sollten nach der a. h. Instruktion für die k. k. Wegdirektion vom 23. Jänner 1739 so viel möglich auf den alten Wegen errichtet werden, um die Durchschneidung der unterthänigen Aecker zu vermeiden. Mit dem Baue der ersteren ging es jedoch nur langsam vorwärts. Denn die Grenz-Wegmaut und der Gränz-Wein-Aufschlag gaben nur ein geringes Erträgniß und auch die Strassenrobot gewährte nur beschränkte Mittel.

Nach der Norm vom J. 1735 wurde nämlich die Stein- und Schotterzufuhr, dann die Handdienstleistung nach den Ansässigkeiten der alten Lahne, mit Verschonung der Oedungen, von den bis auf zwei Meilen von beiden Seiten der Straße gelegenen Ortschaften in einem ungenügenden Maße gefordert. Ein Lahn bis auf 1 Meile Entfernung hatte mit 24, von 2 Männern begleiteten Stein- oder Schotter-Fuhren und 9 Handlangern (Tagarbeitern), in der Entfernung von 1 — 2 Meilen aber nur mit 16 Fuhren und 6 Handlangern jährlich zu concurriren (Repräsdt. 10. März 1752).

Gegen das Ende der Regierung Carl VI. (1740) war die neue schlesische Strasse erst bis in die Nähe von Olmütz gelangt, in dessen Vorstädten

sie aber bereits 1728 gebaut worden war (Fischer Gesch. von Olmütz II. 152). Diese Strasse stellte die Verbindung zwischen den Hauptstädten Wien, Brünn und Olmütz her.

Man säumte nicht, zum Baue einer zweiten Hauptverbindung zwischen Wien und Prag zu schreiten. Es begann nämlich jener der böhmischen oder wiener-prager-Strasse von Wien über Znaim, Budwitz, Schelletau, Stannern und Iglau (wo man erst 1739 zu bauen anfing) nach Prag.

Nach dem in Böhmen erflossenem Patente vom 6. Mai 1727 sollte einerseits von Prag über Schlan und Commotau nach Leipzig und andererseits über Kolin, Czaslau und Deutschbrod nach Iglau und resp. Wien gebaut werden.

Die neue Strasse verließ zum Theile die uralte Route über die ehemals mächtigen Herren-Schlösser Trebitsch und Pirnitz, wo die Landesfürsten bei ihren Reisen eine bequeme und glänzende Aufnahme gefunden hatten. Die Poststrasse nebst der Poststation soll schon 1715 wegen der Pest von Pirnitz nach Stannern verlegt worden sein (Wolny VI. 358). Die neue Strasse folgte auch nicht der anderen Richtung von Wien über Stockerau, Hollabrunn, Pulkau, Fratting, Zlabings (wo eine Poststation war), Neuhaus, Tabor, Wottitz und Pischelly nach Prag (Wolny VI. 484, 526, Schmidl's österr. Lit. Bl. 1848 S. 5).

Zur Herbeischaffung des nöthigen Fondes befahl Carl VI., daß jede mautberechtigte Obrigkeit und Stadt auf der herzustellenden Landstrasse die Hälfte ihrer jährlichen Mauteinkünfte, jede andere mautberechtigte Obrigkeit aber den vierten Theil in die Landschaftskasse abzuführen habe (Rescr. 1. Juni 1728).

Da zu dieser erweiterten Strassenanlage die bisherigen Erträgnisse des Wegfondes (fundus reparationis viarum) nicht zureichten, wurden den Herrschaften und Städten Mährens, welche zum Bezuge von Privat-Stuck- und andern Wegmäuten berechtigt waren, jährliche Beiträge an den Wegfond auferlegt, von jenen Obrigkeiten und Städten aber, welche die Strassenlinie berührten, das ganze Mauterträgniß gefordert (Rescr. 23. Jänner 1739).

Zweite Periode.

Der Strassenbau unter Maria Theresia.

I. Abschnitt.

In Mähren.

Maria Theresia, bei ihrem Regierungsantritte von vielen Seiten feindlich angefallen, mußte vom Strassenbaue ablassen. Sie stellte einstweilen die bisherige Leistung der Sommer- und Winter-Zug- und Handarbeiten, die Beiträge zum Strassenbaue, besonders aber auch die neuen Weg- und Schrankenmäute gänzlich ein, hielt zwar die Beiträge jener mautberechtigten Städte und Obrigkeiten, welche bisher die Hälfte oder ein Drittel der Mauterträgnisse abzuführen hatten, aufrecht, erließ aber jenen, welche bisher das ganze

Mauterträgniß an den Wegfond hatten abführen müssen, die Zahlung der Hälfte derselben (Tribunalsdekret 25. Nov. 1740). Jedoch wurde, um sicherer zu gehen, der Wegfond berechtigt, die Privatmäute zu verpachten (a. h. Rescript 22. Mai 1744).

Die Successionskriege in der ersten Regierungs-Periode Maria Theresia's brachten den Straßenbau um so mehr ins Stocken, als, wie gesagt, während der Kriegsjahre die Concurrenz der unentgeltlichen Landeszufuhren suspendirt und bei dem Entstehen des Krieges 1740 die Beiträge der mautberechtigten Ortschaften vermindert wurden.

Während der Jahre 1743 — inc. 1747 stieg die Gesammt-Ausgabe auf Operation (Herstellung) nicht über 69.727 fl. 3 kr.; die Conservation der schlesischen Strasse kostete 66.702 fl. 11¾ kr., so, daß zusammen nur 136.729 fl. in 5 Jahren zur Verwendung kamen.

Die geringeren Zuflüsse des Wegfondes gestatteten kein schnelleres Fortschreiten, denn es bildeten seine Dotation nur die Beiträge der Privat-Mautbesitzer, im Mittel der drei Jahre 1746, 1747 und 1748 jährlich 25.670 fl. 13⅓ kr., der Consumo- und Transito-Gränz-Weinaufschlag, die Gränz-, Roß-, Wegmaut und die 1747 eingeführte Schrankenmaut, welche Gefälle zusammen im Durchschnitte der erwähnten drei Jahre nur 14.573 fl. 30½ kr. abwarfen. Dazu kam noch, daß der Consumo-Weinaufschlag gegen Oesterreich mit 45 kr. vom Eimer, welcher 1746 wieder eingeführt worden war, bei der Erleichterung des Verkehrs zwischen den böhm. und österr. Erbländern, ganz aufgehoben wurde (Patent 11. September 1747) und durch die völlige Umgestaltung der Privatmäute sich auch ihr Ertrag und sonach die Concurrenz zum Wegfonde verminderte. Denn es wurde die Stuckmaut ganz aufgehoben, dafür eine weit gemäßigtere Roß- oder Wagen-, eine Vieh- und eine Deichsel-Maut für alle, nach strenger Würdigung der Privilegien mautberechtigt gebliebenen Orte (85) mit bestimmten Tariffen eingeführt und den Inhabern der neuen Privat-, Haupt- und Hege- (Wehr- oder Filial-) Mäute die solide Herstellung ihrer Straßenstrecken mit starkem Material, Stein, Holz u. dgl., bei sonstiger Sequestration der Mauteinkünfte, zur Pflicht gemacht (Patent 30. Dezember 1747).

Die Regierung benutzte aber die erste Friedenszeit, „um den neuen Strassenbau wieder mit allem Ernste fortzusetzen." Da hierzu und zur Unterhaltung der fertigen Straßen der Ertrag des Wegreparations-Fondes bei weitem nicht ausreichte, so ließ die Kaiserin, wie in Böhmen, auch in Mähren die alte, nur während der Kriegszeit verminderte Schuldigkeit der Privat-Maut-Inhaber aufleben, nach der Entlegenheit von der neu gebauten oder neu zu erbauenden „Kaiser-Strasse" mit dem ganzen, halben oder Drittel-Ertrage zum Wegfonde zu concurriren (a. h. Rescr. 13. Februar 1748).

Auch errichtete die Regierung auf den ausgebauten oder im Baue begriffe-

nen Kaiserstrassen oder Kaiserwegen, nämlich zu Nikolsburg, Pohrlitz, Brünn, Wischau, Proßnitz, Olmütz und Hof auf der schlesischen, dann zu Znaim, Budwitz, Schelletau und Iglau auf der böhmischen Strasse eine Schrankenmaut mit 1 und 2 kr. (Patent 29. Februar 1748).

Außer der bereits in Operation gestandenen znaimer sollte auch die Strasse von Iglau nach Brünn in „praktikabeln Stand" gesetzt werden (a. h. Rescr. 13. Februar 1748).

Zur Schonung der „mit so großen Unkosten errichteten Landstrassen" wurde die Bespannung des Frachtfuhrwerkes auf höchstens 6 Pferde (a. h. Rescr. 19. Dezember 1738 und 27. Nov. 1739) und das Gewicht der Ladung eines Wagens auf 60 Centner beschränkt und der Gebrauch eines 7 Zoll breiten Radschuhes beim Herabfahren der Frachtfuhrwerke mit mehr als 30 Centnern Ladung von den Bergen eingeführt (Rescr. 10 Juli 1747).

Um den Strassenbau zu fördern, suchte man an der Erhaltung des Fertigen durch Verminderung des Regieaufwandes und eine ökonomischere Gebahrung zu ersparen.

Bisher waren sowohl der Bau als die Erhaltung der neuen Strassen unter einer k. k. Wegreparations-Oberdirektion (auch Wegdirektion genannt) in eigener Regie, seit Baron Schubirz aber nur die Kanäle und Brücken, nach den Grundrissen und Profilen, im Lizitationswege ausgeführt worden.

Der Personal- und Gehalts-Stand war 1748 folgender:

a) bei der Direktion: 1 Oberdirektor mit 2760 fl., für den Landschafts-Oberkassier 300 fl., für den Landschafts-Vicebuchhalter 80 fl., 1 Aktuarius mit 600 fl., dem Landmesser Johann Anton Křaupal*) 200 fl., 1 Revisor mit 350 fl., 1 Revisor mit 250 fl., 1 Kanzlist mit 150 fl., 1 Kanzlist mit 100 fl., Kanzleispesen 167 fl. 42 kr., 1 Ordinanz 72 fl., zus. 5029 fl. 42 kr.;

b) bei der Strassen-Conservation 6 Wegaufseher mit 200 fl., 1 Oberschaffer mit 108 fl. und 7 Unterschaffer mit 72 fl., zus. 1812 fl.;

c) bei der Strassen-Operation 6 Wegaufseher zu 200 fl., 6 Oberschaffer zu 108 fl. und 6 Unterschaffer mit 60 fl. jährlich, zus. 2208 fl.

Um diesen beträchtlichen Regieaufwand von mehr als 9.000 fl., der fast den vierten Theil des ganzen Fondseinkommens in Anspruch nahm, zu vermindern, wurde die Aufsicht über die ausgebaute schlesische Strasse von Nikolsburg bis hinter Olmütz, mit Entlassung der bisher auf derselben angestellten Officianten, nämlich des Revisors, der Wegaufseher und Schaffer, von Station zu Station den damals zu Nikolsburg, Pohrlitz, Wischau, Proßnitz, Olmütz und Sternberg

*) Dieser Landmesser, dessen Geschicklichkeit und nützliche Verwendung gerühmt wurde, war eigentlich die Seele des Strassenbaues. Er baute unter den Wegdirektoren Baron Schubirz und Miniati die schles. Strasse und verfaßte 1749 und 1750 die Mappen über die Reparation und den Ausbau der schles., der böhm. (wien-prager) und der iglauer (brünn-iglauer) Strasse.

bestandenen Postmeistern anvertraut. Sie erhielten für eine einfache Post einen jährlichen Gehalt von 100 fl. aus der Wegreparationskasse, es wurden ihnen die auf der Strasse für die Wegaufseher erbauten Hütten oder Wegbauden oder, wo diese nicht waren, die gemietheten Quartiere, dann die Werkzeuge überlassen und für eine einfache Post 2 Taglöhner mit 12 kr. Taglohn beigegeben (a. h. Rescr. vom 13. August 1748).

Die Reparation und Construktion der Strassen, so wie das Einkommen des Wegfondes, nämlich die Gränz-, Roß- oder Wagen-, die Schranken- und die Gränz-Weinmaut sollte in Pacht gegeben werden (a. h. Rscr. 9. August 1749). Und um die Wegdirektion, welche die Strassen so wie die Einkünfte des Wegfondes verwaltete, einer Oberleitung zu unterstellen, wurde „die Besorgung und Oberinspektion über das Weg-Reparations-Werk" der k. Deputation in Militär- und Steuersachen (a. h. Rescr. vom 28. Nov. 1748) und, nach deren Auflösung im nächsten Jahre, der neu organisirten k. k. Repräsentation und Kammer, seit 1763 Gubernium genannt, übertragen.

Von da an beginnt auch eine neue Epoche in der Geschichte der m. s. Strassen, welche sich nicht nur durch eine systematischere und wissenschaftlichere Behandlung des Geschäftes, sondern auch eine weit thätigere Beförderung der Sache auszeichnet. Hier, wie in der ganzen Umgestaltung des Verwaltungs-Organismus in Mähren, war der Kammerpräsident Heinrich Freiherr von Blümegen die Seele der wohlthuendsten Reform.

Ihm trug M. Theresia auf, mit dem Hofkammerrathe Jakob Benedikt Freiherrn von Reffzern und dem mährischen Wegdirektor Augustin Ferdinand Grafen von Herberstein ein System über die Erhaltung der alten und den Bau der neuen Strassen, die Strassenökonomie und Verrechnung auszuarbeiten (a. h. Rescr. vom 9. August 1749).

Diese Concertationen fanden auch vom 7. September 1749 bis in den Jänner 1750 Statt. Das zu Stande gebrachte und hiebei geprüfte Operat ist noch vorhanden und bildete die Grundlage aller späteren Strassen-Herstellungen.

Nach demselben besaß Mähren im Jahre 1749 an kunstmäßig angelegten Wegen:

a) die schlesische Commerzial- und Post-Hauptstrasse von Wien nach Breslau; dieselbe war zwar in Mähren von Nikolsburg über Brünn und Olmütz bis Sternberg gebaut; allein sie besaß nicht die eforderliche Convexität und nicht überall die nöthige Breite, hatte unausgebaute Stellen und keine Nebenstrasse. Die Wiederherstellung der bereits eingegangenen und nicht ganz vollendeten schlesischen Strasse von Nikolsburg bis Spachendorf war auf 88.602 fl. 49 kr. veranschlagt;

b) die prager oder böhmische Haupt-Commerzialstrasse von Wien über Znaim, Budwitz, Schelletau, Stannern und Iglau war erst etwas mehr als zur Hälfte ausgeführt, indem 25.155 Klafter fertig, 19.583 noch zu repariren waren. Sie hatte mehrere, bei schlechter Witrerung „kaum praktikable" Unterbrechungen,

da nach der Instruktion von 1739 nur die „bösesten Strecken" hergestellt werden sollten.

Mähren hatte daher in 22 Jahren bei 28 Meilen, oder jährlich nicht viel mehr als eine Meile, an Kunststrassen erhalten.

Diese reichten für den eben auflebenden Verkehr offenbar nicht aus. Die Commission fand schon damal den Bau von weiteren 120 Meilen für den auswärtigen und innern Verkehr, ohne Rücksicht auf die bloßen Land-Strassen, nöthig, und richtete, nach dieser Unterscheidung ihrer relativen Wichtigkeit, die Aufmerksamkeit auf deren allmäliges Vorschreiten.

Als nothwendige neue Haupt-Commerzialstrassen in andere Länder (ad extra) brachte sie in Antrag: 1) von Brünn über Pralitz, Mißlitz und Znaim nach Krems und Oberösterreich; 2) von Brünn über Domaschow, Bitesch, Meseritsch (nicht über Wolein) und Iglau nach Böhmen und Sachsen; 3) von Brünn über Czernahora, Lettowitz und Trübau nach Landskron in Böhmen, nach Mittelwald und Glatz; 4) von Brünn über Turas, Klobauk, Czeikowitz und Neudorf nach Ungarn (Kopczan), als Fortsetzung jener unter 2. und 3.; 5) von Olmütz einerseits nach Trübau und andererseits über Aussee und Rothwasser nach Mittelwald und Glaz, um Sachsen, Prag, Niederschlesien und Glaz mit Oberschlesien, Polen und Ungarn mittelst folgender drei Strassen zu verbinden, nämlich 6) von Olmütz auf der noch unausgebauten schlesischen Strasse von Sternberg über Hof, dann a) links über Freudenthal und Zuckmantel nach Neisse und b) rechts nach Troppau; die Kosten des Ausbaues von der schles. Gränze bis Sternberg waren auf 153.772 fl. berechnet; 7) von Olmütz über Leipnik, Weißkirchen, Neutitschein, Freiberg und von da weiter a) über M. Ostrau nach Ratibor in Schlesien an die Oder und b) über Mistek und Teschen nach Polen; 8) von Olmütz über Kogetein, Kremsier, Napagedl und Hradisch nach Ungarn (Tyrnau) und zwar a) über Welka b) über Ungarisch-Brod und Hrozinkau.

Die Verbindung zwischen Ungarn und Schlesien durch Mähren sollten vermitteln: 9) eine Strasse von Hradisch über Holleschau nach Neutitschein, von wo jährlich viele tausend Stück Tücher, Leinwand, Strümpfe und andere inländische Manufakte nach Ungarn gingen, und von Neutitschein weiter a) nach Troppau, b) nach Teschen, c) nach Ratibor; und 10) eine Strasse aus Ungarn über Brumow, Wsetin, Meseritsch und Neutitschein nach Schlesien, besonders für den Transport des sowarer Salzes; 11) eine Commercialstrasse von Znaim über Nikolsburg und Neudorf nach Ungarn (Kopczan) sollte das letztere mit Böhmen und 12) endlich eine andere Commerzialstrasse von Znaim beziehungsweise Budwitz über Datschitz nach Königseck in Böhmen das deutsche Reich, insbesondere Nürnberg, mit Mähren und (von Znaim über Nikolsburg) mit Ungarn in Verbindung setzen.

Zum bessern Verkehre im Innern Mährens wurden als bloße Communikations-Strassen in Antrag gebracht: 1) von Pralitz nach Budwitz,

zur Verbindung Brünns mit Tabor in Böhmen, 2) von Wischau über Kogetein nach Leipnik, 3) von Leipnik über Kremsier, Gaya und Göding nach Ungarn, 4) von Hradisch a) über Sudomierzitz und b) über Strany nach Ungarn, letztere insbesondere für den Transport des marmaroscher Minutien- und des sowarer Sud- und Steinsalzes, 5) von Trübau nach Rothwasser, als Parallel-Strasse zu jener über Landskron in Böhmen nach Glaz.

Die Commerzial-Strassen nach Aussen sollten, gemäß der a. h. Instruktion für die Wegdirektion vom 23. Jänner 1739, vor der Hand nur „an den beschwerlichsten, zu gewissen Zeiten fast gar nicht praktikablen Orten oder den bösen Gegenden in brauchbaren Stand gesetzt und erst später nach Mitteln und Zeit ganz ausgebaut werden."

Die Commerzial-Strassen im Innern sollten ein für allemal nur „an den üblen Orten praktikabel gemacht, aber niemals wie die ersteren durchaus gebaut werden."

Die zum äußern Verkehre angetragenen Strassen hatten eine Länge 374.000 Current-Klaftern oder 93½ Meilen, jene zum innern von 107.000 Current-Klaftern oder 26¾ Meilen. Den förmlichen Ausbau der ersteren, ohne Brücken, veranschlagte man, zu 8 fl für die Klafter, auf 3.000.000 fl. und die jährliche Conservation auf 40.000 fl., dagegen die bloße Zurichtung und Unterhaltung der „bösesten Oerter" kaum unter 550.000 fl. und beziehungsweise 18.000 fl.

Folgende Strassen fand man entbehrlich und zur Auflassung in so fern geeignet, daß sie nach dem Privatmaut-Patente vom 30. Dezember 1747 wie bisher nur von den Obrigkeiten in brauchbaren Stand gesetzt und erhalten werden sollen:

1) Von Groß-Meseritsch über Wolein nach Polna und Deutschbrod in Böhmen, 2) von Lettowitz über Zwittau nach Leutomischel in Böhmen, 3) von Olmütz über Neustadt und Schönberg nach Rothwasser und 4) von Olmütz und beziehungsweise Sternberg über Braunseifen und Zuckmantel (die lobniger Strasse). Uebrigens sollte die Wegdirektion über alle hier verzeichneten Strassen die Aufsicht führen und die Säumigen zur Schuldigkeit anhalten.

Die Kaiserin nahm das Concertationsoperat über die Herstellung verschiedener Landstrassen zum Besten des Commerzes wohlgefällig auf. Als Basis der künftigen Operationen wurde die vorgelegte Mappe genehmigt. Zur baldigen Ausführung aller projektirten Haupt- und Commerzial-Strassen könne, bei dem Erfordernisse mehrerer Millionen, der beschränkte Wegfond die Mitteln zwar nicht biethen, falls die Stände nicht ein Darlehen unter Verbürgung des Erträgnisses der Schrankenmäute aufnehmen wollten; allein es sei wenigstens der Anfang zu machen (a. h. Rescr. 9. Mai 1750).

Vor allen sollte die bereits begonnene und gebaute schlesische Commerzial-Strasse von Nikolsburg gegen Schlesien völlig ausgeführt, gut

erhalten und insbesondere in converen Zustand gebracht werden, wozu jährlich 12.000 fl. gewidmet wurden.

Auch die prager Commerzial-Strasse über Znaim und Iglau, von welcher bereits 21.000 Klafter gebaut waren, soll aufgenommen, beschrieben und sodann vollständig hergestellt, indessen aber wenigstens die schlimmsten Oerter, wo die Reisenden viel Ungemach ausstehen, schleunigst wandelbar gemacht werden.

Auf der Strasse von Brünn nach Iglau sei die nähere (42.000 Klafter lange), bequemere, dem Commerze nützlichere Route über Rossitz, Ramiest, Trebitsch und Stannern jener über Domaschow, Bitesch und Meseritsch (von 44.000 Klaftern Länge) vorzuziehen, weil bei der ersteren, theilweise (von Stannern nach Iglau) schon gebauten, ein Ersparniß von 89.000 fl. erscheine, bei Ramiest und Trebitsch auch bereits eine kostbare Haupt- und zwei andere standhafte Brücken fertig seien und die von Nürnberg über Neuhaus, Datschitz und Znaim mit großem Umwege nach Brünn gehenden Fuhrleute leichter über Battelau und Stannern passiren können.

Da jedoch das Commerz zwischen Böhmen und Mähren mehr von Brünn über Czernahora und Trübau, als über Iglau, besonders mit dem Gebirge, gepflogen werde: so sei in Erwägung zu ziehen, ob nicht diese böhmische Strasse früher in Bau zu nehmen, dagegen jene von Brünn nach Iglau, mittelst Errichtung von Schrankenmäuten und Concurrenz der mautberechtigten Orte, indessen nur in communikabeln Stand zu setzen wäre.

Vor Allem sei das Augenmerk auf die gänzliche Herstellung und Conservirung der schlesischen und prager Commerzialstrassen, sodann aber auf die übrigen Hauptstrassen nach einer bestimmten Ordnung zu richten, welche letztere aber gleichwohl inzwischen gangbar hergestellt und erhalten werden müßten.

Um die Ausführung zu erleichtern und das Zoll- und Mauterträgniß zu sichern, wurden für die Ein-, Aus- und Durchfuhr aller in- und ausländischen Handlungsgüter (mit Ausschluß des kleinen Verkehrs der Nachbarländer auf den bisher gewohnten Wegen) ausschließend nur folgende 20 Commerzial-Hauptstrassen zur Benützung bei sonstigem fiskalischem Verfahren vorgezeichnet:

1) Die schlesische aus Oesterreich über Nikolsburg, Pohrlitz, Brünn, Raußnitz, Wischau*), Olmütz, Hof, Freudenthal und Zuckmantel nach Neisse in Schlesien (ein Theil der jetzigen lobniger Strasse) oder 2) von Hof nach Troppau in Schlesien (die höfer Strasse), 3) aus Oesterreich über Kallendorf, Znaim, Mißlitz und Pralitz nach Brünn (die lechwitzer Strasse), 4) aus Böhmen über Iglau, Budwitz, Znaim (die budwitzer Strasse), Nikolsburg

*) Nachdem das Fuhrwerk, um den Mäuten in Pohrlitz und Brünn auszuweichen, von Nikolsburg über Wisternitz und Tieschan bis Raußnitz oder umgekehrt von Wischau über Eybis und Muschau nach Nikolsburg fuhren, wurde die Einhaltung der oben angegebenen Route bei Strafe neuerlich angeordnet (Repräsdt. 22. Jänner 1760).

und Neudorf nach Ungarn, 5) aus Böhmen über Walterschlag, Datschitz nach Budwitz, 6) von Budwitz über Pralitz nach Brünn, 7) aus Böhmen über Iglau, Stannern, Trebitsch, Namiest und Rossitz nach Brünn (mit geänderter Zwischen-Route die meseritsche Strasse) und von da über Turas, Klobauk, Czeikowitz und Neudorf nach Ungarn, 8) aus Böhmen über M. Trübau, Lettowitz und Czernahora nach Brünn (die czernahorer Strasse), 9) von Trübau über Littau auf Olmütz*) (die trübauer Strasse) und von da über Kogetein, Kremsier, Napagedl, Ungarisch-Hradisch, Ungarisch-Brod und Hrozinkau nach Ungarn, 10) aus Schlesien und Polen über Mistek, Freiberg, Neutitschein, Weißkirchen und Leipnik nach Olmütz (die teschner Strasse zum Theile und die leipniker Strasse), 11) aus Glaz über Rothwasser, Krumpisch, Aussee und Littau nach Olmütz, 12) von Rothwasser nach Trübau, 13) aus Schlesien von Troppau über Grätz auf Neutitschein und von da über Walachisch-Meseritsch, Wsetin und Brumow nach Ober-Ungarn, 14) von der Oder aus Schlesien über M. Ostrau und Freyberg nach Neutitschein, 15) aus Ungarn über Welka, Ungarisch-Hradisch, Napagedl, Holleschau nach Neutitschein, 16) die Verbindung der 9. und 13. Commerzialstrasse von Hrozinkau nach Brumow, 17) aus Ungarn über Strany nach Ungarisch-Brod, 18) aus Ungarn über Sudomierzitz und Straßnitz nach Ungarisch-Hradisch 19) aus Ungarn über Göding, Gaya, Koritschan, Zdaunek, Kremsier auf Prerau, wo sie sich mit der 20) verbindet, welche die 1. und 10. Strasse von Wischau über Kogetein und Prerau auf Leipnik in Communikation bringt.

Diese Commerzial-Strassen, auf welche allein der große Handelsverkehr beschränkt wurde, sollten wenigstens da, wo es höchst nöthig, in einen praktikabeln und gangbaren Stand gesetzt werden**).

Wie schon im Privatmaut-Patente vom 30. Dezember 1747 §. 5 und 6, wurde auch jetzt der Grundsatz ausgesprochen, „daß es eines jedweden Landes-

*) Bei Regulirung der Commerzialstrassen in Böhmen wurde die Strasse über Littau auf Trübau aufgelassen und von Olmütz über Müglitz auf Landskron geführt und der Transito aus Schlesien von Freudenthal über Schönberg und Schildberg nach Böhmen geleitet (Repräsentations-Dekret 21. August 1751).

**) Mit dem Repräsent. Circular vom 21. August 1751 wurde die Commerzialstrasse aus Ober-Ungarn durch Mähren über Olmütz und Müglitz auf Landskron, jene aus Schlesien über Schönberg und Schildberg nach Böhmen geleitet (jetzt, mit Aenderungen, die trübauer und die gabler Strasse). In Böhmen wurden die Orte Landskron, Leutomischel, Policzka, Deutschbrod und Königseck als die Haupt-, Ein- und Austrittspunkte im Verkehre mit Mähren bezeichnet (Patent in Böhmen vom 27. Februar 1727). Auch in Oesterreich ob und unter der Ens wurden eigene Commerzialstrassen zur Ein-, Aus- und Durchfuhr der in- und ausländischen Handlungsgüter und als Einbruchsstationen von Mähren her die Orte Drasenhofen gegen Wien und Jezelsdorf gegen Wien, Krems und Mölk bestimmt (Patent Wien 30. Mai 1768).

Inwohners Schuldigkeit sei, die Brücken, Wege und Straffen, so weit eines jedweden Grund und Boden gehet, in brauchbarem Stande zu zu erhalten."

„Um so mehr fordere es die Billigkeit, daß diejenigen, welche mit einem Wegmaut-Privilegium versehen sind, die Reparation und zwar nicht etwa durch bloße Aufschüttung mit Erde, sondern mit Holz, Schotter, Stein und anderm dergleichen harten Zeuge, überhaupt also stand- und dauerhaft bewirken."

„Sollte es künftig unterbleiben, so werde die Reparation durch eigene Commissäre von Amtswegen vorgenommen und zu deren Bestreitung das Mautertrügniß sequestrirt, auch nach Umständen die Mautgerechtigkeit eingezogen werden."

„Es seien also hauptsächlich die für den nothwendigen Commerz und (auch die) zum kleinen Handel und Wandel fast unentbehrlichen Straffen, nämlich (von letzteren) a) die von Battelau auf Datschitz, b) die von Zwittau auf Lettowitz, c) die von Rothwasser und d) Altstadt über Schönberg und M. Neustadt auf Littau, endlich e) von Zuckmantel über Braunseifen auf Sternberg von den Obrigkeiten nach dem letzten Privat-Maut-Patente in fahrbarem Stande zu erhalten" (a. h. Rescr. 9. Mai, Repräsentations- und Kammer-Patent vom 15. Juni 1750, zum genauen Befolge republizirt nach der a. h. Resol. vom 24. Februar 1764 mit dem Gubbte. vom 7. März 1764).

Mit diesem in Gesetzes-Kraft ausgesprochenen Grundsatze waren allerdings die Mittel geboten, diese in ihrer Wichtigkeit genau erkannnten Straffenzüge fahrbar herzustellen, wenn nicht unglücklicher Weise damit eine andere Auslegung verbunden worden wäre.

Nach dem klaren Sinne und selbst nach dem Wortlaute der a. h. Anordnung, so wie nach dem Sprachgebrauche, in welchem früher das Wort Landesinwohner genommen wurde (S. Landtagsschlüsse, alte Gesetze u. s. w.), lag die Schuldigkeit der Straffen-Herstellung und Erhaltung der Obrigkeiten, so weit ihr Grund und Boden geht, das heißt, den Dominien innerhalb ihrer Herrschafts-Gränzen ob. In der Ausführung des Gesetzes wurde aber diese Verpflichtung dem angränzenden Grundbesitzer zugewiesen, wodurch sich das sogenannte Anreiner-System bildete. Nicht leicht wird ein Mißgriff in der Ausführung eines Gesetzes so üble Folgen wie hier gehabt haben. Denn bei der offenbar unzureichenden Kraft der einzelnen Privaten geschah wenig oder nichts für die Landstraffen während jener 80 Jahre bis zum Erscheinen der neuen Bezirksstraffen-Direktiven vom J. 1829, welche die ursprüngliche Verpflichtung des ganzen Herrschaftskörpers zum Baue und zur Erhaltung der Bezirksstraffen ins Leben führten und einen so glänzenden Erfolg hatten.

Unter Einem mit der Anordnung für den Straffenbau sorgte die Kaiserin auch für die zweckmäßigere und minder kostspielige Organisirung der Baubehörde und für angemessene Zuflüsse des Wegfondes (a. h. Rescr. 9.

Mai 1750). Das Wegdirektorium wurde nämlich aufgehoben*) und der Repräsentation und Kammer (dem Gubernium) überlassen; für die unmittelbare Leitung der „Straßen-Operation und Conservation," so wie für die Administration des Weinaufschlages und der Mäute ward aber eine k. k. Wegreparations-Inspektion bestellt. Dieselbe bestand aus 1 Inspektor (dem gewesenen Viehaufschlags-Inspektor und teltscher Bürger Ignaz Fuschikowsky), 1 Rechnungs-Revidenten mit 600 fl. Gehalt und 80 fl. Quartiergeld, 1 Ingenieur mit 560 fl. Besoldung und 200 fl. Reisegeldern, 1 Cassier mit 500 fl., 1 Protokollisten mit 340 fl. und 1 Kanzlisten mit 200 fl., dann 1 Ordonnanz mit 72 fl.

Die Geschäfts- und Rechnungs-Manipulation wurde geregelt; das Personal erhielt seine Instruktionen (mit a. h. Rescr. vom 24. April 1751 das Direktionspersonal); für den Bau gab man bestimmte Regeln. Als besonders wichtig verdienen die Vorschriften hervorgehoben zu werden, daß die neuen Strassen nur 4 Klafter Breite, im Mittel 10 Zoll Höhe und eine ordentliche Convexität und so viel möglich die geradeste Richtung, jedoch keine größere Steigung als 15 — 20, höchstens 25 Grad erhalten sollten, damit der Fuhrmann ohne Vorspann fahren könne. Die Strasse sei nach fester Planirung auf lebendigem Grunde mit Steingrundlage, Schotter- und Sandüberzug zu bauen. Für jeden Bau sind vorläufig Aufnahmen (Mappen), Beschreibungen und Ueberschläge nach Hof vorzulegen. Die Herstellung der Brücken, Canäle und Schläuche nach bestimmten Rissen ist wie bisher im Lizitationswege an den Mindestfordernden zu überlassen (a. h. Rescr. 9. Mai 1750).

Ueber das Bau-Vorschreiten versicherte sich die Hofkanzlei durch Abforderung jährlicher Voranschläge und Nachweisungen über die Leistungen und Fondszuflüsse (a. h. Rescr. 24. April 1751)

Um der großen Aufgabe, das Land bald mit guten Communikationsmitteln zu versehen, entsprechend nachzukommen, reichten die Kräfte des Wegfondes um so weniger zu, als er durch die Reduzirung der Privatmäute noch mehr geschwächt worden war. Seine Einnahme konnte 1749 auf nicht mehr als 30.000 fl. veranschlagt werden, da sich durch die Aufhebung der Stuckmäute und die Herabsetzung der zum Wegfonde concurrirenden Privatmäute das Einkommen aus denselben auf ungefähr 12.400 fl. verminderte und der Weinim-

*) Wegreparations-Oberdirektoren waren: 1727 Franz Michael Freiherr von Schubirz, geh. Rath und Oberstlandrichter; 1739 Franz Fortunat Miniati Freiherr von Campoli, kais. geh. Rath; 1746 — 1748 Joseph Graf Heißler von Heitersheim, kais. geh. Rath und Oberstlandrichter; 1748 — 1750 Augustin Ferdinand Graf von Herberstein, kais. Rath, Tribunals-Assessor und Präses des Consesses in causis commissorum.

post, die Gränz-, Roß- und Schrankenmäute nicht mehr als 17.600 Gulden trugen.

Um den Fond zu verstärken verordnete die Kaiserin, daß auf das richtige Eingehen der Privatmaut-Erträgnisse gesehen, dieselben durch neue Verpachtungen höher gebracht, Verkürzungen hintangehalten, die zu hohen Regieauslagen vermindert werden. Sie bewilligte neue Schrankenmäute zu errichten, dieselben für schweres Fuhrwerk zu erhöhen, sie dort, wo zugleich Privatmäute bestanden, zwar aufzuheben, dagegen die letzteren durch die Schrankenmautner einheben zu lassen, die an den neuen Straffen aufgehobenen Privatmäute nach dem früheren Aussatze als Schrankenmäute wieder aufzurichten und bei dem Beginnen der Herstellung einer neuen Commerzialstrasse die betheiligten Privatmaut-Inhaber nach den Cynosuren vom 23. Jänner 1739 und 14. Juni 1748 mit den bestimmten Quoten zur Concurrenz beizuziehen.

Die Kaiserin beließ den durch Connivenz eingeführten Wein-Transito-Impost mit 10 kr. vom Eimer. Auch der Impost auf ungarisches Getreide mit 4 — 10 kr. vom Metzen und auf ungarische Wolle mit 3 fl. vom Centner, welcher den Ständen mit dem Recesse vom 30. Juli 1748 aus dem Titel des von ihnen übernommenen Salz-Verlages überlassen worden war, nach des letzteren Aufhebung aber aufhören sollte, wurde dem Wegfonde in der Art zugewiesen, daß die k. k. Ministerial-Banko-Deputation diesen Aufschlag durch die Gränzmautämter einheben und den eingeflossenen Betrag jährlich dem genannten Fonde zuführen sollte.

Weiter befahl die Kaiserin, sowohl den Transito- und Consumo-Weinimpost, die Gränz-, Roß- und Schrankenmaut, als auch die Weg-Conservation und Reparation an den neuen Weg-Inspektor Fuschikowsky zu verpachten (a. h. Rescr. vom 9. Mai 1750).

Endlich zog die Regierung (gemäß dem a. h. Rescr. vom 13. Februar 1748), nach der Entlegenheit der Privatmäute von den im Patente vom 15. Juni 1750 bestimmten Commerzial-Straffen, die ganzen, die Hälfte oder ein Drittel der jährlichen Mauteinkünfte der privatmautberechtigten Ortschaften und Dominien in Mähren zum Wegfonde ein, den ganzen Ertrag aber nicht früher, als der wirkliche Neubau der Straffe vor sich ging (a. h. Rescr. 11., Repräsdt. 13. Dezember 1751 mit einer Classifikations-Tabelle).

Allein! ungeachtet der verstärkten alten und der neuen Zuflüsse stieg das Einkommen des Wegfondes im J. 1751 doch nicht auf mehr als 36.815 fl. 11 kr. 2 Pf. Von demselben waren die Kosten der Straffenerhaltung, des Ausbaues der schlesischen und der wien-prager Straffe (im J. 1751 für die erstere 12.000 fl., für die andere 13.621 fl.), der budwitzer Brückenherstellung und die Regieauslagen zu bestreiten waren.

Zur rascheren Vollbringung des Werkes blieb daher nichts übrig, als die

Ortschaften, welche auf zwei Meilen von beiden Seiten der in Bau genommenen Strassen liegen, sowohl zur Herstellung der erforderlichen Convexität auf der schlesischen Strasse von Nikolsburg bis hinter Olmütz, als zum Baue der böhmischen Strasse über Znaim nach Iglau und von Brünn über Czernahora mit unentgeltlicher Hand- und Zugrobot nach der früheren Einrichtung vom J. 1735 in das Mitleiden zu ziehen (a. h. Rescr. 30. Oktober. 1751 und 12. Februar 1752, Repräsdt. 10. März 1752).

Die Gemeinden, welche Durchfahrtsstrecken bilden, wurden anfänglich verpflichtet, zum Baue, jedoch mit Concurrenz der auf eine Meile herumgelegenen Ortschaften, und zur Erhaltung der Durchfahrtsstrasse sowohl, als von 100 Klaftern zu Anfang und Ende des Ortes, die Materialien unentgeltlich zu verabreichen, die nöthige Zug- und Handrobot zu leisten, die Gräben rein zu halten, die Uebergangsbrückeln herzustellen und zu erhalten, wogegen der Wegfond wenigstens die Hälfte des Steinbrecherlohns und die baaren Auslagen bestritt (a. h. Rescr. 6. Juni 1747, 9. Mai 1750, Repräsentationsdte. 22. Mai 1750 und 4. Juni 1751, a. h. Rescr. 30. Oktober 1751 und 8. August 1753).

Von dieser Obliegenheit der Durchfahrtsstrassen kam es aber bei der Einführung der Strassenrobot ab, da sie zum Wegbaue ohnehin mit unentgeltlicher Hand- und Zugrobot concurriren mußten (a. h. Rescr. 30. Oktober 1751 und 12. Februar 1752, Repräsdt. 10. März 1752).

Die Stände machten zwar gegen die den Unterthanen aufgelegte Strassenrobot Vorstellungen. Als jedoch diesen keine Folge gegeben werden konnte (Landtags-Schlüsse 1751, 1768), ließen sie sich im J. 1754 herbei, einstweilen einen verzinslichen Vorschuß von 17.639 fl. 49 kr. 2¹/₈ Pf., gegen Rückzahlung bis zu der künftig einzuführenden Geld-Concurrenz-Leistung der Strassenanreiner, zu leisten (L. T. Schlüsse 1753, 1754, 1755) und 1755 die Natural-Robot der, auf zwei Meilen an beiden Seiten der neu zu bauenden Commerzial-Strassen befindlichen Anreiner mit 1 fl. die Pferd- und mit 8 kr. die Fußrobot für einen Tag auf die Dauer des neuen Strassenbaues in der Art zu reluiren, daß ein Geldrelutum von 2 fl. 28 kr. von jedem Lahne im ganzen Lande entrichtet, den Unterthanen bis auf 2 Meilen Entfernung aber die Wahl gelassen werden sollte, die Robot selbst zu verrichten oder zu reluiren (Genehmigt mit dem a. h. Rescr. vom 3. Jänner 1756).

Mit diesen verstärkten Kräften des Wegfondes wurde nun etwas rascher an das Werk geschritten. Der schon früher gebauten schlesischen Hauptstrasse von Nikolsburg über Brünn bis hinter Olmütz gab man die erforderliche Convexität und setzte sie gegen Schlesien fort. Um dem steilen sternberger Berge auszuweichen, wurde (nach dem Rescr. vom 11. Dezember 1752) die Post von Sternberg nach Giebau verlegt, die Strasse vom karthäuser Wirthshause über Giebau nach Bärn gebaut, die alte unausgebaute

Straße über Sternberg aber als eine Nebenstraße den Orts- und mautberechtigten Obrigkeiten zur guten Erhaltung zugewiesen.

Die zweite alte Hauptstraße, nämlich die wien-prager über Znaim und Iglau nach Böhmen, wurde in dem, 1751 präliminirten Zeitraume von 9 Jahren ausgebaut und im J. 1760 vollendet.

Im J. 1752 begann der Bau der böhmischen Strasse von Brünn über Czernahora und Lettowitz nach Böhmen, oder der czernahorer Strasse.

In demselben Jahre wurde, in einer andern Richtung nach Böhmen, nämlich auf der, gleichfalls schon in Bau genommenen, namiester Strasse, von Brünn über Rossitz, Namiest und Trebitsch nach Iglau, ein Postwagen-Cours (nach dem schles. der 2. im Lande) eröffnet (Repräsentations-Dekret 7. Oktober 1752).

Endlich ward auch mit dem Baue der datschitzer Strasse, nämlich der Route von der wien-prager Straße bei Littahorn ausmündend bis Walierschlag an die böhm. Gränze, der Anfang gemacht.

Im J. 1756 waren an sogenannten Operations-Strassen (im Bau begriffenen) folgende fertig:

1. von der schlesischen bis Teiniczek	67.963	Klafter,
2. „ „ „ von Teiniczek über Giebau bis Hof (16.000 Klftr. Länge)	3.531	„
3. „ „ „ von Hof über Hartau und Schlackau bis an die schlesische Gränze (15.560 Klafter Länge)	240	„
4. „ „ znaimer Straße (44.491 Kl. L.)	32.727	„
5. „ „ namiester „ (46.750 Kl. L.)	3.716	„
6. „ „ czernahorer Straße (38.250 Kl. Länge)	5.228	„
7. „ „ datschitzer Straße (20.810 Kl. L.)	429	„
zusammen	113.834	Klafter

oder 28½ Meilen fertiger Straßen (im J. 1757: 125.209 Klafter).

Zur Schonung der Straßen und des Fuhrwerkes hatte schon Carl VI. befohlen, längst den Straßen im weichen Boden Nebenstrassen (Nebenwege) anzulegen, wie sie in den Niederlanden und Lothringen bestanden, um sie bei guter Jahrszeit zu befahren und den Kaiserweg mit Schranken zu sperren (Instruktion vom 23. Jänner 1739). Da dieser Befehl aber nicht zur Ausführung kam, verordnete M. Theresia, Nebenwege von nicht mehr als 4 Klaftern Breite sowohl an der schlesischen Straße von (damal) 22 Meilen Länge, als an den noch anzulegenden Straßen herzustellen und zu befahren (a. h. Rescr. 11. Dezember 1751, 1. Jänner 1752, Gbdt. 10. Jänner 1773). Zur Herstellung dieser Nebenwege an allen projektirten Commerzialstraßen wurden 1749: 3.261 Metzen Grundstücke nöthig gefunden.

Die zur Herstellung der Straßen und Nebenwege verwendeten Grundstücke

vergütete der Wegfond nach einem bestimmten Tarife, welcher bis 1821, wo die Schätzung gesetzlich wurde, Bestand hatte. Die Obrigkeiten erhielten die Bonifikationen baar, jene der Unterthanen wurden aber bei den Ständen gegen Zins angelegt. Man rechnete denselben auf die Contribution an und hinterlegte die Pamatken in der Contributionskasse (Concertations-Protokoll in Folge a. h. Rescr. vom 9. August 1749, a. h. Rescr. vom 11. Dezember 1751 und 1. Jänner 1752).

Während aber dem Neubaue der Straffen alle Aufmerksamkeit zugewendet wurde, litten die bereits hergestellten durch eine übel berechnete Oekonomie, welche Alles für den ersteren sparen wollte.

Als die Regierung alle mährischen Straffen 1755 vom n. ö. Wegdirektor Daniel von Moser bereisen ließ, fand er sie in sehr besorglichem Verfalle. Der Grundbau sei zwar gut, aber weder die erforderliche Converität noch Schotter vorhanden, die Strasse fast nur mit kothigem Sande überschüttet. Die Ursachen schrieb er der Abschaffung der Einräumer auf den construirten Straffen und der Sorglosigkeit der Anreiner zu, welchen die unentgeltliche Conservation obgelegen, es aber an Kenntniß und Fleiß gefehlt habe. Er brachte die Beischaffung eines guten Schotters, die Erzeugung desselben durch eigene und bezahlte Leute, die Anstellung von Einräumern und eines neuen Straffenpersonals, die convexe Herstellung der Straffen, die Reluirung der Natural-Straffenrobot u. s. w. als Abhilfsmittel in Antrag.

Es wurde auch hierauf eingegangen, nicht die schnelle, sondern die dauerhafte und wirthschaftliche Herstellung der Straffen und zwar, wo es thunlich sei, nur als Schotterstrasse, angeordnet, zur Vollendung der znaimer Straffe von der Ministerial-Banko-Deputation aus dem Bankal-Fonde ein Vorschuß von 30.000 fl. geleistet, welcher mit 4 % verzinst und in 15 Jahren aus dem Viehaufschlage und beziehungsweise dem Wegfonde zurückgezahlt werden sollte (Hfdt. 31. Juni 1755), und die Reluirung der Straffenrobot genehmigt.

Die letztere bestand im J. 1756 in 36.948 Zug- und 82.656 Fuß-Tagen; die ganze Robot-Reluition in 65.000 fl. Die Anreiner bis auf 2 Meilen Entfernung von den Straffen reluirten die Zugrobot eines Tages mit 1 fl., die Fußrobot mit 8 kr.; die Orte über 2 Meilen mußten, ohne Wahl der Natural- oder Geldleistung, vom Lahne 2 fl. 28 kr. zahlen (Repräsdt. 13. Mai 1757).

Die Einnahmen und Ausgaben des mähr. Wegfondes stellten sich im Präliminar des Jahres 1756 in folgender Art dar:

a. Die Einnahmen:

1. von den verpachteten Privat-Mäuten . . .	8.940 fl.	8 kr.
2. „ „ nicht „ „ „ . . .	2.200 „	— „
3. „ „ Ortschaften, welche mit dem ganzen Ertrage concurrirten	8.000 „	— „
Fürtrag . .	19.140 fl.	8 kr.

Uebertrag . .	19.140 fl. 8 kr.
4. an den verpachteten und nicht verpachteten Schranken-Mäuten und dem Weinaufschlage	33.096 „ 46 „ 2 d.,
5. „ „ Concurrenz-Geldern von jenen Orten, die über 2 Meilen von den Commerzstrassen lagen, mit 2 fl. 28 kr. vom Lahne.	17.005 „ 39 „ 1 „
6. an unbestimmten Extra-Empfängen, ...	— „ — „ — „
zusammen . .	69.242 fl. 33 kr. 3 d.

b. Die Ausgaben:

1. die Reluition der wischauer Maut	3.000 fl.
2. die Pension des Grafen Herberstein	800 „
3. an theilweiser Kapital- und an Interessen-Zahlung für den ständ. Vorschuß von 17.639 fl. 49 kr. 2¹/₈ d.	4.998 „ 48 kr. ⁴/₈ d.
4. die Kosten der Direkton	6.440 „ — „ — „
5. die Kosten des auswärtigen Personals	11.544 „ — „ — „
6. für 70 neu anzustellende Einräumer (mit 2000 Klaftern auf gebauten, 3 — 4000 Kl. auf unausgebauten Strassen)	4.368 „ — „ — „
7. für Bonifikationen	2.000 „ — „ — „
8. für das Bauzeug	2.000 „ — „ — „
9. für Extra-Ausgaben	2.000 „ — „ — „
zusammen . .	37.150 fl. 48 kr. ⁴/₈ d.;
es blieben sonach für den Wegbau	32.091 fl. 45 kr. 2⁴/₈ d.

Die Strassen- und Maut-Verwaltung leitete eine k. k. Wegkommission (in Wegreparationssachen aufgestellte Commission, Weginspektions-Commission), welche aus 1 oder 2 Rathsgliedern der k. k. Repräsentation und Kammer (Johann Franz von Prandau, oder nebst ihm auch Carl Grafen von Haugwitz) und dem Weginspektor Ignaz Fuschikowsky bestand. Die unmittelbare und erste Leitung hatte die k. k. Weginspektion (auch Weg- und Brücken-Inspektions-Amt oder Weg- und Bruckenamt genannt), welche aus dem Inspektor, 1 Revisor, 1 Ober-Ingenieur (Johann Kraupal), 1 Kassier, 1 Protokollisten, 3 Unter-Ingenieurs (Ludwig Richter, Wenzel von Besold und Joseph Aneis), einigen Kanzlisten und 1 Diener bestand und 1755: 5.502 fl., im J. 1756 aber 6.440 fl. kostete. Das auswärtige Weg-Personal bestand, ohne den Einräumern, aus Ober- und Untercommissärs und Anschaffern, kostete 1755: 9.727 fl., im J. 1756 aber 11.544 fl.

Dem gedeihlicheren Fortgange des Strassenwesens trat nach kurzer Ruhe wieder der 7jährige Krieg mit Preußen (1756 — 1763) störend entgegen. Denn es wurde der Bau neuer Strassen eingestellt und nur die Reparation und Conservation der fertigen Strassen mit Concurrenz der Unterthanen auf 1¹/₂ bis 2 Meilen bewilligt (Rescr. 18. September und 18. November 1756), die Natural-Concurrenz in Geld reluirt, mit der Rückzah-

lung der Vorschüsse von den Ständen und dem Bankal-Aerar sistirt (Rescr. 6. April 1757), die batschitzer Strasse, von welcher erst 654 Klafter gebaut waren, ganz aufgelassen, beziehungsweise den Obrigkeiten pachtweise überlassen, das Straßenpersonal bedeutend restringirt (Rescr. 14. Mai 1757), endlich die ganze Straßenrobot-Reluition von 65.000 fl. im Jahre 1757 zur Vergütung der vielen Transports-Fuhren gewidmet.

Da die Unterthanen wegen der häufigen Proviant-Fuhren und des Viehverlustes keine Robot leisten und die Stände zur Entrichtung ihrer jährlichen Beiträge nicht verhalten werden konnten, wurde „im Straßenbau nichts vorgenommen und es mußte sich bis zur Wiederherstellung des Friedens mit der möglichsten Erhaltung der fertigen Chausséen begnügt werden" (a. h. Rescr. 27. Februar 1762).

Nach dem Frieden zu Hubersburg (1763) nahm aber der Straßenbau in Mähren wieder seinen Fortgang. Zu diesem Zwecke wurden dem Wegfonde neue und ergiebigere Betriebsquellen eröffnet.

Es entstand das Passage-Geld, welches, mit Ausnahme der Wirthschafts-, Commerz- und Industrial-Fuhren, dann der offiziosen Fahrten des Militärs und der Beamten, als Accessorium der Schrankenmaut von allen Jenen, welche mit Post- oder anderen gedungenen Fuhren den Mautschranken passirten, mit 1 und 2 Groschen in allen deutschen Provinzen (in Mähren an 38 Orten) zu zahlen war (Patent 22. August 1760). Dasselbe wurde in sämmtlichen böhm. und österr. Erbländern an den k. Richter zu Znaim Johann Georg Geißler verpachtet und dieser zum Passage-Maut-Abtor bestellt (Hfdt. 6., Patent 14. Juni 1765).

Des richtigen Einflußes der Beiträge von den Privatmäuten an den Wegfond versicherte man sich durch die Controllirung der Einnahmen der Inhaber, welche sie zu leisten hatten. Es wurde deren Verpachtung verboten und die Verwaltung neu geregelt; die Einnehmer stellte man unter Eid und Aufsicht der Weg- und Maut-Direktion; es ward eine strenge Rechnungslegung gefordert und die Einnahme der Privatmäute dort, wo kais. Mauteinnehmer waren, diesen überlassen (Pt. 22. Okt. 1764, a. h. Rescr. 13. Oktober, Gbdt. 16. November 1764).

Im J. 1770 übernahmen die mährischen Stände einen jährlichen Beitrag von 10.000 fl. zum Baue neuer Strassen (L. T. Schluß 1770 und ff.). Derselbe war, wenn er postulirt und bewilligt wurde, aus dem Trankfsteuer-Ueberschusse zu entrichten (a. h. Rescr. vom 31. August 1776). Er wurde auch, mit seltenen Unterbrechungen (1771 nachgesehen, 1781 zur Creirung eines Sanitäts-Fondes verwendet) bis einige Jahre vor Aufhebung der Trankfsteuer (1829) gezahlt und bot theilweise die Mittel zum Baue der Straßen von Brünn 1) über Czernahora, 2) über Trebitsch und Iglau nach Böhmen, 3) von Brünn nach Znaim (der lechwitzer) und 4) von Olmütz über Trübau nach Böhmen.

Im Entgegenhalte zu diesen vermehrten Zuflüssen des Wegfondes verlor er

aber die Straffen-Robot der Unterthanen, welche aufgelassen, durch mehr als vier Jahrzehende nicht gefordert, in unserer Zeit zwar wieder eingeführt (1803), aber nach einem Decennium (1813) ganz aufgehoben wurde.

Die Unterthanen in Mähren zahlten daher nur die Maut, während sie in allen übrigen österr. Ländern auch noch andere Beiträge in der Robot oder Robot-Reluition zu leisten hatten (Hfdt. 11. Juni 1773).

Nur die Erhaltung und Reparatur der vom Wegfonde erbauten Durchfahrts-Straffen wurde mit der einen Hälfte der Territorial-Obrigkeit, mit der andern der Gemeinde zugewiesen (Hfdte. 11. Juni, 16. Juli und 27. November 1773, Gubdte. 21. Juni, 23. Juli und 10. Dezember 1773).

Mit dem Hfdte. vom 22. Juni 1793 wurde zwar ein neues System genehmigt. Da sich aber dasselbe als sehr beschwerlich für die Gemeinden zeigte, hob es Kaiser Franz auf und führte ein anderes ein, nach welchem die eine Hälfte der Bau- und Erhaltungs-Kosten auf den Wegfond, die andere Hälfte aber mit $^2/_3$ auf die Grundobrigkeiten und mit $^1/_3$ auf die Gemeinden der Durchfahrtsorte entfiel (Hfdt. 21. Mai 1796 Z. 843, Gubdt. 4. Juni 1796 Z. 9906). Beiden letzteren wurde in Folge dessen die Zahlung jährlicher Straffen-Conservations-Beiträge an den Wegfond auferlegt (Gubdte. 14. September 1799 Z. 15.127 und 3. August 1808 Z. 16.306).

In neuester Zeit änderte sich das System dahin, daß der Straffenfond für die Durchfahrts-Straffen keine größere Auslage als für die Straffen im Freien macht, wogegen die größeren Kosten der Anlage u. s. w. (nicht der mehreren Abnützung) von der Durchfahrts-Gemeinde zu tragen und die Pflaster-Straffen von derselben, gegen eine entsprechende Vergütung von Seite des Straffenfondes, zu erhalten sind (a. h. Ent. 2. Juli 1835, Hfdte. 26. September 1835 und 24. November 1836).

In Folge dieses neuen Systems hörten vom V. J. 1843 an auch die Straffenconservations-Beiträge auf (Hfzdt. 23. November 1842 Z. 25.871, Gubint. 12. Dezember 1842 Z. 54.406).

Da der Straffenbau immer noch auf die beschränkten Einkünfte des Wegfondes, ohne eine anderweitige Unterstützung vom Staatsschatze oder dem Lande (mit Ausnahme des ständ. Beitrages von 10.000 fl.), hingewiesen blieb, konnte derselbe auch nur einen langsamen Fortgang nehmen. Daher waren auch im J. 1770, wo der ständische Beitrag den Anfang nahm, nur die wien-prager Straffe von Znaim nach Iglau und die schlesische von Nikolsburg bis hinter Olmütz ganz, die Fortsetzung der letzteren aber, dann die Straffen von Brünn bis Lettowitz und von Brünn bis Trebitsch nur theilweise ausgebaut.

Als im J. 1772 eine große Hungersnoth Böhmen und Mähren heimsuchte, leistete das Cameral-Aerar, um verdienstlose Leute zu beschäftigen, zum mähr. Straffenbaue einen Geld-Vorschuß von 36.000 fl. Dennoch betrug die Länge aller fertigen Straffen im J. 1773 nur 140.064 Klafter oder 35 Meilen, wovon noch 22.699 Klafter einer Reparation bedurften. Die Straf-

sen-Länge hatte demnach gegen 1757 in anderthalb Jahrzehenden nicht um volle 4 Meilen zugenommen.

Der ständische Beitrag von 10.000 fl. förderte etwas die Sache. Derselbe erhielt bis zum J. 1788 die Bestimmung zum czernahorer Strassenbaue von Brünn nach Böhmen und nur zeitweise zum rossitzer (namiester oder iglauer). So stellten die Stände 1779 die Bitte, daß der Jahres-Beitrag von 10.000 fl., da die czernahorer Strasse meist vollendet sei, zum iglauer Strassenbaue und insbesonde für die bei ungünstiger Witterung fast unfahrbaren Strecken zwischen Parfuß und Strutz verwendet werde. Auch 1785 kamen sie auf dieses Ansuchen wieder zurück, da die czernahorer Strasse größtentheils hergestellt sei. Ganz war sie es aber erst im J. 1787.

Eine besondere Sorgfalt wurde auf Anregung des eifrigen Wegdirektors Grafen Korzensky der nächsten Umgebung der Hauptstadt Brünn durch die Herstellung der Strassenumfahrt (1774 — 1776) gewidmet. Denn bis dahin mußte das Fuhrwerk, wenn es nicht in den morastigen Wegen vor der Stadt versinken wollte, die Stadt passiren und an Feiertagen vor derselben halten.

Daher wurde 1774 eine Chaussée vom Fröhlicher-Thore bis zu jener gegen die große Neugasse in einer Länge von 150 Klaftern mit 1200 fl. Kosten, 1775 eine Chaussée vom brünner Thore bis zur Neugasse in einer Länge von 1200 Klastern mit 20.000 fl. Kosten (zu beiden Herstellungen trug die Stadt Brünn nur 1.668 fl. 19³/₄ kr. bei), 1775 und 1776 eine Chaussée von der Brücke beim großen Schuhe in der Nähe des Judenthores über die Wiesen und Gärten bis an die Gasse Grillowitz gebaut und so die Verbindung der wiener mit der schlesischen und prager Strasse, ohne die Stadt betreten zu müssen, hergestellt.

Neben der Ausdehnung gewann aber der Strassenbau auch an mehr wissenschaftlicher und kunstmäßiger Behandlung und entsprechender Leitung. Im J. 1762 wurde die k. k. Wegcommission aufgehoben und die Besorgung des ganzen Strassenbauwesens und der Maut in Oesterreich, Böhmen, und Mähren dem n. ö. Wegdirektor Daniel von Moser, Herrn der Güter Herrmannsdorf und Zogelsdorf, k. k. wirk. Oberst-Hof-Stabelmeister und n. ö. Landesausschusse, unter der unmittelbaren Oberleitung der Hofkanzlei anvertraut. Denn Ein Mann mit der nöthigen Wissenschaft und Erfahrung, welchem auch die erforderliche Zeit zur Nachsicht nicht fehle, werde die Leitung besser besorgen, als eine Commission, deren Beisitzer auch anderweitig beschäftigt sind (a. h. Resc. 27. Februar 1762).

Diesem Wegoberdirektor in Oesterreich, Böhmen und Mähren waren für die letztere Provinz als Hülfspersonal, mit dem Sitze in Brünn, 1 Buchhalter, 1 Cassier, 1 Protokollist, 1 Ober- 1 oder mehrere Unter-Ingenieurs und mehrere Kanzlisten beigegeben.

Bei der zu ausgedehnten Amts-Sphäre des Weg-Ober-Direktors konnte jedoch diese Vereinigung der Strassen- und Maut-Administration von keiner

Dauer sein. Daher wurde ihm 1766 für Mähren ein Wegdirektions-Adjunkt in der Person des Franz Anton Grafen von Korzensky zugetheilt und 1769 unter diesem eine selbständige k. k. mährische Wegdirektion zur Leitung des Straßen- und Mautwesens bestellt. Diese bestand, mit dem Grafen Korzensky als Wegdirektor an der Spitze, bis zu ihrer Aufhebung im J. 1782 fort.

Der Passage-Maut-Administrator Johann Georg von Geißler hatte auf der znaimer Strasse das Mautgefäll emporgebracht und zum Besten des Wegfondes gut gewirthschaftet und war 1771 österr. Wegdirektor geworden. Auf seinen Vorschlag bestellte M. Theresia auch eine eigene k. k. mährische Wegcommission aus dem Gremium des Guberniums. Dieselbe bestand, unter dem Präsidium des Gubernialrathes Johann Baptist Grafen von Mittrowsky, noch aus 2 Gubernialräthen und dem Proponenten von Geißler. Der Wegdirektor war nur in gewissen Fällen beizuziehen, dieser Weghofkommission (caesareo-regia aulica commissio viarum regiarum) aber, so wie das Wegamt untergeordnet. Die Commission hatte zur Aufgabe, über den Straßenbau und das Mautwesen die Oberleitung zu führen, beide besser, wirthschaftlicher und systematischer einzurichten und den Straßenbau schneller zu fördern. Um die Auslagen der Mautregie zu vermindern, sollte das Consumtions-Aufschlags-Personal zur Mauteinhebung mit verwendet und eine bessere Manipulation eingeführt werden. Der Commission wurde zu Pflicht gemacht, alle Straßen zu untersuchen, Inventarien über die ganze Straßenerhaltung zu verfertigen, die Gebrechen abzustellen, die Straßen zweckmäßig einzutheilen, die Strassenconservation stations- und versuchsweise an Postmeister und Wirthe zu verpachten, auf die Anstellung eines tüchtigen und treuen Personals zu sehen, für die Auswahl eines guten Materials zu sorgen, neue Instruktionen zu verfassen u. s. w. (Hfdt. 2. August 1771).

Die Seele der bessern Gestaltung des Straßenwesens war Johann Groß. Er hatte das Maut- und Straßenwesen im znaimer und iglauer Kreise von 1760 — 1771 geleitet und durch die verständige Ersparung sehr bedeutender Kosten bei der Wiederherstellung der znaimer Tayabrücke (welche er mit 5000 fl. bewirkte, während der Oberingenieur 82.000 fl. für einen Neubau nöthig fand), die Anlegung der Nebenwege an den mähr. Straßen u. a. die Aufmerksamkeit der Regierung auf sich gezogen. Er wurde 1771 nach Wien berufen und entwarf ein (viel wohlfeileres und zweckmäßigeres) Strassenbau-System, welches in allen Erbländern zur Richtschnur diente und bis zur Einführung der Straßenverpachtung beibehalten wurde. Seit 1775 Straßenbaudirektor in Galizien baute er bis zum Anfange des 18. Jahrhundertes, ungeachtet Kriege und andere Hindernisse den thätigen Betrieb auf 9 Jahre beschränkten, mit dem geringen Kostenaufwande von 2 Millionen Gulden (2 fl. 11 kr. auf die Kurrent-Klafter, welche in den andern Erbländern über 10 fl. kostete) 250 Meilen Staats-Straßen in Ostgalizien, insbesondere seit 1776 die Strasse von Bielitz

gegen Lemberg (Jeckel setzte ihm in seinem Werke: Polen's Staatsveränderungen, Wien 1814, 6. T. S. 101 — 148 ein schönes Denkmal).

Nachdem die mährische Weg-Hofcommission ihre Aufgabe gelöset, insbesondere neue Instruktionen nach der genehmigten österr. herausgegeben (1772) und den Personal- und Besoldungs-Status der Wegdirektion geregelt hatte, wurde dieselbe, unter nachträglicher Genehmigung des größten Theils ihrer Verfügungen, wieder aufgehoben, die Wegdirektion (Oberleitung), zur Hintanhaltung von Geschäftsumtrieben, dem Gubernium allein übertragen und demselben die Anstellung aller wirklichen Beamten (Officianten), mit Ausnahme der Oberbeamten, überlassen. Die Wegdirektion (die Wegamts-Direktion, das Wegamt) erhielt die Anstellung der Tagwerker, als der Nachsteher, Einräumer und Schrankenzieher, die ganze Leitung des Straßenbauwesens, nach den jährlich einzusendenden Operations-Voranschlägen und den Verordnungen, die Administration aller Mautgefälle, unter der Oberleitung des Guberniums, und das 1. Erkenntniß in Maut-Straffällen, unter Freilassung des Recurses im Rechtswege an den Consess in causis summi Principis und im Gnadenwege an das Gubernium.

Das Direktions-Personal wurde mit 1 Direktor (Grafen Korzensky), mehreren Ober- und Unter-Ingenieurs, 1 Buchhalter, 1 Cassier, 1 Controllor, 1 Revidenten, 1 Revisions-Adjunkten, 1 Protokollisten, 1 Kassofficier, 2 Kanzlisten und 1 Diener systemisirt, mit einem Kostenaufwande von 6.340 fl. Das Land-Personal wurde, ohne den schon in den Conservationskosten begriffenen Nachstehern und Einräumern, mit 3.150 fl., die Direktion und das Landpersonal zusammen daher mit 9.490 fl. genehmigt.

Die Conservation aller fertigen Strassen (35 Meilen), mit Inbegriff der Canäle, Brücken, Nachsteher und Einräumer, war auf 53.961 fl. 30 kr. berechnet, welche nebst dem Regieaufwande im Wegfonde allein ihre hinreichende Bedeckung fanden (Hfdt. 28. August 1773).

Zur Unterbringung der Wegdirektions-Kanzlei waren nach dem a. h. Rescr. vom 12. November 1755 300 fl. aus dem Wegfonde bestimmt und die Kasse, Kanzlei, Buchhalterei, Revision und der Buchhalter waren seitdem bis 1775 in der städtischen Tafern, seit 1775 aber im gräflich althan'schen Hause in der Krapfengasse gegen den Zins von 350 fl. (Hfdt. 3. Juni 1775) untergebracht.

Nach Verhandlungen von 1775 wegen Regulirung der Privatmäute in Mähren, deren es 97 Haupt- und 260 Wehr-Stationen im Besitze von Obrigkeiten, Gemeinden u. a. gab, trugen dieselben ihren Besitzern jährlich bei 34.000 fl., was die Kosten einer ordentlichen Strassenerhaltung nicht deckte; der Wegfond, welcher am Privat-Mautbezuge mit der Hälfte oder zwei Dritteln Theil nahm, erhielt außerdem von 1762 — 1767 im Durchschnitte jährlich 20.052 fl. 5 kr., von 1768 — incl. 1773 aber in Folge der bessern Leitung und Einwirkung der Wegdirektion 29.992 fl. 11 kr. Die Gränz-, Roß-, Weinaufschlag- und Schranken-Maut bezog der Wegfond allein. Von den zwei zu

Stande gekommenen Strassen trug die wiener von Nikolsburg bis an die troppauer Gränze, $25\frac{1}{2}$ Meilen lang, an allen diesen Zuflüssen 29.243 fl. und kostete jährlich 28.000 fl.; nach dem für 1776 bestimmten Ausbaue von 21.000 Klaftern bei Ostrau war aber das Erforderniß mit 35.000 fl. angeschlagen. Die znaimer Strasse von Kallendorf bis Iglau, 11 Meilen lang, ganz ausgebaut, trug dem Fonde 22.351 fl., kostete jedoch 25.000 fl.

Als Hauptgebrechen des Mautwesens bezeichnete man den Mangel einer guten Eintheilung, das Mißverhältniß zu den Entfernungen, die vielen Befreiungen, die Verschiedenheit und Mannigfaltigkeit der Mäute und der Theilnehmer, die große Zahl der Wehrmäute, Unordnungen, Eigenmächtigkeiten, insbesondere in der Errichtung von Hauptstationen auf andern als den 1750 vorgezeichneten 20 Commerzial-Zwangsstrassen u. a. Vereinfachungen, die Einführung Einer Wegmaut u. a. wurden für nöthig erachtet.

Ungeachtet das Land mit Mautschranken bedeckt war, fehlte es doch an den nothwendigsten Communikationsmitteln und es wurde geklagt, daß im hradischer und prerauer Kreise nicht Eine Klafter Chaussée, die ärgsten Wege, die March bei Hochwasser nur mit Lebensgefahr zu passiren, die Wege im Allgemeinen, auch da, wo Privatmäute bestanden, bei nasser Witterung kaum zu passiren seien, die schweren Fuhren überall einfallen und Vorspann nehmen müssen, um weiter zu kommen.

Bevor wir diese Epoche verlassen, müssen wir noch einer löblichen Einrichtung gedenken, nämlich der Strassen-Baumpflanzungen, welche dem Lande zur Zierde, dem Reisenden zur Bequemlichkeit, bei Schneewehen als Wegweiser und als Holz-Nachwuchs dienen. Sie gehen bis auf den ersten Strassen-Erbauer, Kaiser Carl VI., zurück. Er ließ an den neuen Strassen Bäume (Weiden und Felber) pflanzen und übertrug deren Erhaltung, zugleich mit dem Nutzen, den Grundobrigkeiten (a. h. Rescr. 21. März 1740). Maria Theresia dehnte die Verpflichtung der Obrigkeiten zur Setzung der Strassenbäume auch auf die neu anzulegenden Strassen aus (a. h. Rescr. 29. August 1752). Seitdem drang die Regierung unablässig auf die Besetzung der kais. Commercialstrassen mit Linden, Nuß-, Maulbeer-, Vogelbeer-, wilden Obstbäumen, Eschen, Buchen, Rusten u. s. w. von Seite der Dominien, Städte und Ortschaften. Die Auswahl blieb Jedermann frei, die Strassenverwaltung bestimmte nur die Entfernung (6 Klafter), die Pflanzung frischer, gut gewachsener und wenigstens $1\frac{1}{2}$ Zoll starker Setzlinge und deren Verwahrung mit Pflöcken und einer Verzäunung (a. h. Rescr. 24. September 1763, Gbdte. 12. Juni 1767, 18. März 1768, 3. Februar 1773, 31. Mai 1779 u. s. f.). Im Verlaufe der Zeit bildete sich die Uebung aus, daß die angränzenden Grundeigenthümer die Strassenbäume zu setzen haben, aber auch deren Eigenthum behalten (Gbdte. 12. Mai 1791 Z. 8945 und 10. Februar 1795 Z. 2141).

Strafsanktionen (Gbdte. 3. Februar 1773, 4. Jänner 1792 Z. 26.202, 10. Februar 1795 Z. 2141), die Ahndung der Baumbeschädiger (Repsdt. 14.

August 1756, Hfdt. 12. Mai 1791 Z. 8945, Gubcirc. 19. März 1819, Hfzdt. 13. Jänner 1837 Z. 22.859), eine fortwährende Einwirkung der öffentlichen Verwaltung, welche sich durch jährliche Nachweise der Kreisämter (Hfdt. 30. September 1768) und der Straßendirektion (Hfdte. 26. Februar 1791 Z. 3975, 31. Oktober 1795 Z. 19.641) in steter Kenntniß vom Stande der Sache erhielt, endlich das thätige Eingreifen des Wegdirektors Wussin hatten bedeutende Fortschritte in der Straßenbepflanzung zur Folge. Die zwei französischen Invasionen (1805 und 1809) und die, in den Kriegszeiten geschwächte Nachsicht verursachten jedoch große Lücken. Zwar wurde in neuester Zeit auf die Emporbringung dieser Anstalt wieder gewirkt (Hfdte. 21. November 1812 Z. 26.260, 10. April und 1. Oktober 1813 Z. 9259 und 23.443 u. s. w.); allein sie hat bisher kein rechtes Gedeihen erlangt.

II. Abschnitt.

Strassenbau in Schlesien.

Während Mähren durch Kaiser Carl VI. und M. Theresia Chausséen in der Richtung des Haupt-Handelsverkehrs von Wien gegen Breslau und Prag und von Brünn nach Böhmen erhalten hatte, war für den bei Oesterreich verbliebenen Antheil Schlesiens bisher nichts geschehen. Die wiederholten Erinnerungen des k. schles. Oberamtes von 1679, 1684, 1687, 1726, 1731 wegen Ausbesserung der „verderbten, eingegangenen, bösen, unpraktikabeln Straßen, auf welchen den Reisenden fast unmöglich fortzukommen sei" (Schles. Ges. Slg, Leipzig 1736, 1. B. S. 144, 146, 154, 2. B. S 592, 748) hatten ungeachtet der Androhung strenger Strafen und fiskalischer Mittel die Sache wenig geändert. Nicht mehr wirkten die späteren Vorschriften von 1748, 1765, 1766 und des schles. Hauptpatentes vom 6. Juli 1771, Abth. 17 §. 2 und 3, welche hinsichtlich der Pflicht zur Straßen-Herstellung und Erhaltung analoge Bestimmungen wie die Patente vom 30. Dezember 1747 und 16. Juni 1750 in Mähren gaben. Auch die von Carl VI. im J. 1727 angeordnete Mappirung der Strassen aus Polen nach Breslau und von da nach Olmütz und Wien hatte die in Aussicht gestellte Herstellung derselben (eb. 2. B. S. 619) nicht zur Folge.

Zwar wurden in den Jahren 1727 und 1739 die Legitimationen über alle Mautbefugnisse abgefordert, von einer eigenen Hofkommission geprüft, die aus einem Privilegium bezogenen Stuck- und Waarenmäute allgemein aufgehoben und die Roß-, Vieh- und Wagenmäute mit Rücksicht auf das allgemeine Beste und den Nutzen des Commerzes neu geregelt (Patent 22. August 1738).

Auch beschloß die Regierung, die Wegreparation, zuerst von Breslau nach Wien, unter dem Wegreparations-Direktor Carl Franz Orlick Freiherrn von Laziczka, selbst vorzunehmen. Sie führte zu diesem Ende eine unentgeltliche Robot der Unterthanen auf 2 Meilen von beiden Seiten der Straße ein, errichtete Schranken-

Mäute und zog, nach der Entfernung von der Strasse, das Erträgniß der Privatmäute ganz oder zur Hälfte oder zu einem Drittel ein (a. h. Rescr. 5. Februar, k. Amts-Patent 5. März 1739). Durch die inzwischen eingetretenen Kriege gestört, stellte aber die Regierung (1747 — 1749) die Privat-Mauteinkünfte den Eigenthümern bis zur Wiedervornahme einer General-Wegverbesserung ganz zurück und machte nur den Mautberechtigten und allen Grundobrigkeiten die gute Erhaltung der Strassen zur Pflicht (a. h. Rescr. 11. Jänner 1748). Zwar forderte M. Theresia zu gleicher Zeit, als die Einleitung zur ausgedehnteren Strassen-Herstellung in Mähren getroffen wurde, auch Vorschläge, wie die Haupt- und Commerzial-Strasse aus Polen nach Mähren über Bielitz, Ostrau und Troppau fahrbar gemacht werden könnte (a. h. Rescr. 9. Mai 1750). Dennoch begann man erst gegen das Ende ihrer Regierung die vollkommen chausséemäßige Herstellung der Strassen in Oesterr. Schlesien mit allem Eifer zu betreiben (Hfdt. 13. Februar 1773). Die Kosten derselben wurden (in runder Summe) auf 260.000 fl. berechnet. Die Regierung bewilligte deren successive Vorschießung aus dem Kameralfonde gegen Rückzahlung aus dem neu geschaffenen schlesischen Wegfonde. Zu dessen Dotirung wurden die Einkünfte der eingezogenen sämmtlichen Privatmäute, dann jährlich 2.000 fl. aus der Commerzial-Kasse und 2.000 fl. aus dem ständischen Domestikalfonde, beziehungsweise aus dessen jährlicher Ausschreibung von 10.000 fl. in der Art bestimmt, daß die Einkünfte der Mäute die Kosten der Strassenerhaltung bedecken, die andern Einflüsse des Wegfondes aber zur Tilgung des Vorschußes dienen sollten (Hfdt. 24. Februar 1775). Von dem Beitrage der Commerzialkasse kam es jedoch bei deren Vereinigung mit der Cameralkasse ab (Hfdt. 20. März 1776) und so zahlte nur der schles. Domestikalfond die eine Hälfte des Vorschußes mit 130.000 fl. in jährlichen Raten von 2.000 fl. an den Cameralfond zurück. Dagegen bewilligten Seine Majestät über das Gesuch des schles. Conventes die Abschreibung des noch rückständigen, ursprünglich dem schles. Commerzien-Fonde zur Berichtigung zugewiesenen Betrages von 130.000 fl. und beziehungsweise, nach Abschlag der von dem ersteren berichtigten 500 fl., die Abschreibung von 129.500 fl. W. W. oder 51.800 fl. C. M., so wie die Einstellung des jährlich vom schles. Domestikalfonde gezahlten Betrages von 2.000 fl. W. W. (a. h. Ent. 6. Hfzdt. 12. Juni 1840 Z. 18.088, Hfkammdt. 4. März 1841 Z. 9050).

Im J. 1775 wurde auch wirklich der Bau einer neuen schles. Aerarial-Strasse von der mährischen Gränze über Troppau bis an die schönbrunner Brücke, dann nach Teschen und Bielitz bis an die Gränze des eben erlangten Galiziens von der Wegdirektion, unter dem neu angestellten schles. Bau- und Wegdirektor Franz von Cerrini, eingeleitet. Zugleich zog die Regierung sämmtliche 35 Privat-, Weg-, Roß-, Vieh- und Wagenmäute nebst der Juden-Personal-Maut in Schwarzwasser ein und zwar die an den neuen Strassenzügen gelegenen ganz, die

entlegenen aber mit der Hälfte des Ertrages. Die Regierung ließ dieselben, nach den 3 Tarifen von 1/2 bis 4 kr., je nachdem die einzelnen Mautorte zu einem derselben berechtigt waren, von den k. k. Zoll- und Bankalbeamten einheben und das neue Gefälle von der schles. Zoll-Administration verwalten (Hfdte. 31. Juli 1773 und 23. März 1775, k. Amts-Verordnung 30. Juni 1775).

Die Mäute in Friedek, Teschen, Skotschau, Bielitz und Jablunkau gaben nach einem 5jährigen Durchschnitte (bis 1782) ein jährliches Einkommen von 10.617 fl. 7 2/4 kr., die Hälfte des Mautertrages auf den übrigen schles. Commerzial-Strassen, welche seit 1775 dem Wegfonde zufloß, nach demselben Durchschnitte 11.783 fl. 2 2/4 kr., endlich die zu Geld veranschlagte jährliche Landes-Concurrenz an Fuß- und Spanntagen 10.660 fl. 45 kr., zusammen 33.060 fl. 55 kr. Hievon erübrigten, nach Abzug der Regie-, Conservations- und Grundvergütungs-Auslagen von 10.077 fl., zum Strassenbaue jährlich 22.983 fl. 55 kr. Dieser nahm daher auch nur einen dieser Verwendung entsprechenden Fortgang, wurde, ohne Concurrenz der Unterthanen, ganz aus dem schlesischen Wegfonde bestritten, 1777 aber bei dem Ausbruche des letzten preußischen Krieges in der noch unvollendeten Strecke von Ostrau nach Teschen plötzlich systirt.

Die Leitung des Strassenwesens in Schlesien hatte bis 1781 nur der Provinzial-Bau- und Wegdiriktor Franz von Cerrini. 1782 gab es aber eine k. k. Wegdirektion, welche aus dem ersteren, dann einem Strassenbau-Oberkommissär (Johann Wenzl Wussin), 1 Wegdirektions-Ingenieur (Joseph Wussin), 1 Commissär, 1 Rechnungsrevidenten und 1 Ingrossisten bestand und auch die Mauteinnahme besorgte (Troppauer Titular-Kalender von 1774 — 1782).

Dritte Periode.

So waren, als Kaiser Joseph II. den Thron bestieg, in mehr als einem halben Jahrhunderte (1727 — 1780), unter den freilich kriegerfüllten Regierungen Carl VI. und M. Theresia's, bei 50 Meilen Chausséen zu Stande gekommen, nämlich 1) die schlesische von der österr. Gränze bei Nikolsburg über Brünn und Olmütz bis an die schles. Gränze gegen Troppau und Breslau; 2) die wien-prager von Znaim bis Iglau; 3) die böhmische von Brünn bis Lettowitz und 4) die schlesisch-galizische von Tropppau bis Teschen. Sogleich bei dem Regierungsantritte Josephs verpflanzte sich sein reformatorischer Geist auch auf die Strassen-Verwaltung. Sie erhielt durch die Auflassung gewisser Strassen, die Verpachtung aller Aerarial-Strassen und die schnelle Förderung neuer Bauten einen völligen Umschwung.

Aufgelassen d. h. in die Erhaltung der Dominien und Gemeinden, wel-

chen für den Fall der chausséemäßigen Unterhaltung ein angemessener Mautbezug zugesichert werden sollte (Hfdt. 16. August 1782), wurden übergeben:

1. Die namiester Strasse von Brünn über Rossitz und Trebitsch bis Stannern an die prager Strasse und auch noch weiter bis hinter Battelau an die böhm. Gränze. Auf derselben waren nur 6.766$^{2}/_{3}$ Klafter chausséemäßig ausgebaut; die Conservation und Reparation hatte jährlich nur 1.122 fl. gekostet, während die 5 Schrankenmäute von Strutz, Zastawka, Namiest, Trebitsch und Battelau, dann die Privatmäute in Trebitsch und Battelau einen Rein-Ertrag von 3.376 fl. geliefert hatten. Diese Route wurde verlassen, weil man eine neue über Bitesch und Meseritsch nach Iglau einzuschlagen beabsichtigte.

2. Von der schlesischen Strasse wurde zwar die Parcelle von Heidenpiltsch bis einschlüssig der Mora-Brücke bei Hartau 1783 chausséemäßig hergestellt und sollte auch in dieser Weise erhalten werden (Hfdt. 30. Jänner 1783, brünner Zeitung Nr. 14); der Theil von Hartau an der schlesischen Gränze bis Troppau wurde jedoch aufgelassen, so wie auch

3. die ganze schlesisch-galizische Strasse von Troppa über Smolkau, Pohlom, Schönbrunn und M. Ostrau bis Teschen, welche bis auf 4.503 Klafter im Fürstenthume Teschen bereits ausgebaut war.

So überließ man bei 14 Meilen fast fertiger Strassen von der mährischen Gränze über Troppau bis Teschen ihrem Schicksale (a. h. Entschl. 30. Jänner 1783), obwohl sie im Ganzen über 10.000 fl. an Maut einbrachten, während ihre Erhaltung nur gegen 6.000 fl. kostete. Die Gründe hierfür dürften in dem Abschließungs-Systeme zu suchen sein, welches sich in der Handels-Prohibitiv-Gesetzgebung gegen das Ausland bestimmt aussprach, und auch des Kaisers thätiges Bestreben, die österr. Provinzen unter einander zu verbinden (wie Mähren mit Galizien, Ungarn und Böhmen), deutlich zeigt.

Beibehalten wurden sonach (1782) nur:

1. die schlesiche Strasse von Brünn über Olmütz und Sternberg bis Heidenpiltsch (später bis Hartau),

2. die wiener von Brünn über Pohrlitz und Nikolsburg bis an die österr. Gränze,

3. die czernahorer von Brünn bis Lettowitz,

4. die prager von der österr. Gränze bei Kallendorf über Znaim und Iglau und

5. die eben in Bau genommene galizische von Olmütz über Teschen und Bielitz.

Kaiser Joseph fand die Kosten der Strassenerhaltung, besonders der Regie, zu bedeutend und befahl daher, die bereits gebauten Strassen (mit Ausnahme der Brücken) an Postmeister, Dominien, Städte oder Gemeinden zu verpachten (Hfdt. 11. April 1781, brünner Zeitung Nr. 35).

Die Verpachtung hatte sich jedoch nur auf die noch ferner vom Wegfonde zu erhaltenden Strassen, mit Ausschließung der aufgelassenen, zu beschränken

(Hfdt. 16. August 1782), sollte aber auf die Wegmäute auf den ersteren ausgedehnt werden (Hfdt. 16. August 1782, brünner Zeitung, Beilage Nr. 71).

Die zeitweise Verpachtung der Strassen, welche vorläufig in guten Stand zu setzen waren, hatte vom 1. November 1782 zu beginnen und zwar nur streckenweise, bis höchstens 6 Meilen. Die Klafter Strassenlänge diente als Maßstab des anzubietenden Pachtschillings. Durch Aufnahme von Strassen-Beschreibungen oder Inventarien wollte man sich der Rückgabe der Strasse in dem früheren Zustande bei Ausgang der Pachtzeit versichern. Die erste Verpachtung nahm das Gubernium, die weiteren sollte das Militär, beziehungsweise das Fortifikatorium vornehmen. Denn das gesammte Strassenwesen sollte an den Hofkriegsrath übergeben, die Aufsicht über die verpachteten Strassen dem Fortifikatorium und den Kreisämtern anvertraut werden. Die bereits im Baue begriffenen neuen Strassen, insoferne sie nicht aufgelassen wurden, hatten die Wegdirektionen vollends herzustellen. Den Bau ganz neuer Strassen sollte aber künftig das Fortifikatorium nach Zulänglichkeit der Wegfonds-Ueberschüsse führen. Sämmtliches Strassenpersonale, bis auf einen Ober-Ingenieur, welcher das Strassengeschäft in Mähren leitete, wurde entlassen.

Die Aufsicht über die nur landartig zu erhaltenden Strassen erhielten die Kreisämter unter Mitwirkung des Militärs (Hfdte. 28. April 1781, 27. März 1782 u. a.).

Obwohl die Strassenverwaltung ursprünglich den Fortifikations-Geniedirektionen zugedacht war, blieb doch das Pachtgeschäft und die Aufsicht bei dem Gubernium. Die Kreisämter untersuchten, nach einer vom schles. Wegdirektor Franz von Cerrini verfaßten Instruktion (Gbdt. 21. Juni 1784 Z. 11.156), den Zustand der verpachteten Strassen durch Kreiskommissäre, worauf die Anweisung der Pachtschillinge vom Gubernium bei dem Zahlamte erfolgte.

Eine gemischte politisch-militärische Commission unter dem Vorsitze des Oberst-Landrichters Grafen von Mittrowsky brachte die Verpachtung der Aerarialstrassen wirklich zu Stande. Sie kam mit 18 — 23 kr. Pachtschilling für die Klafter vom 1. November 1782 zu Ausführung und versprach ein jährliches Ersparniß von 18.584 fl. dem Wegfonde.

Die Einnahme der Mäute überging vom Strassen- an das Bankal-Personal, weil die Verpachtung zu bedeutenden Verlust (28.222 fl.) in Aussicht stellte.

Die Weg- und Strassenamts-Direktion (unter dem Grafen Korzensky) wurde aufgehoben, das Strassenpersonal entlassen und nur ein „Strassenbau-Geniewesen" mit dem Joseph Aneis als Landesingenieur und einem Adjunkten bestellt.

Bei der neuen Regulirung der polit. und Justizstellen in Mähren und Schlesien (Hfdt. 16. September 1784) ward aber, als Wegpersonale, 1 Direktor (mit 600 fl.), 1 Oberkommissär, 2 Ingenieurs, 1 Revident, 1 Ingrossist, 3 Wegkommissäre, 10 Wegaufseher und 1 Parteiführer, zusammen mit

5.934 fl. 24 kr. Gehalt, bewilligt. In Schlesien fungirte der Landesbaudirektor Franz von Cerrini mit 400 fl. Besoldung aus dem ständ. Domestikalfonde (Hfdt. 31. März 1786).

Bei der Creirung einer m. s. Provinzial-Baudirektion für alle Land-, Wasser- und Strassenbauten des Aerariums, der Stände und k. Städte (Hfdt. 5. Mai 1788) kamen der Wegdirektor und der Strassenbau-Ingenieur zu dieser neuen Stelle.

Das Pachtsystem zeigte sehr bald seine Wirkungen. Schon im J. 1785 sprach sich der Kaiser bei Gelegenheit seiner Rückreise aus Italien über den sehr üblen Stand der Strassen in mehreren Provinzen mißfällig und drohend aus (Hfdt. 10. Juli 1785).

Gleiche Klagen ergaben sich auch in Mähren. Es wurde hier sogar öffentlich angekündigt, daß auf a. h. Befehl an einem Plane gearbeitet werden soll, alle Strassen in guten Stand zu setzen, weil die bisherigen Pächter des Strassenbaues sich vieler Nachlässigkeiten und einige sogar verschiedener Betrügereien schuldig gemacht hätten (Brünner Zeitung 1786 Nr. 54). Und den Kreisämtern wurde aufgetragen, die Pächter zur Erfüllung ihrer contraktmäßigen Pflicht um so gewisser zu verhalten, als sonst das Mangelhafte auf Kosten der Kreisämter hergestellt werden würde (a. h Handschreiben 13. April 1789).

Am kräftigsten schilderte das Uebel der Weginspektor Wussin, welcher von den besten ökonomischen Rücksichten und dem wärmsten Diensteifer beseelt, wie mit gründlicher Kenntniß ausgestattet war. Er sagte den gänzlichen Verfall der Strassen binnen 6 — 8 Jahren voraus, wenn die Verpachtung noch länger auf die eingeleitete Art fortdaure. Die Pächter kannten theilweise weder Strassen, noch Steine, noch hatten sie eine Bespannung, theilweise waren sie weder des Lesens und Rechnens, noch einer Manipulation kundig und sollten doch Strassenstrecken von 5, 6 bis 7 Meilen besorgen. Ueberdies hatten sie sich zu dem außerordentlichen Nachlasse von 23.222 fl. d. i. beinahe 42 Percent der damaligen jährlichen Conservationskosten des Aerariums von 55.498 fl. herbeigelassen *).

Da sie hiebei noch Vortheile ziehen wollten, mußten die Strassen völlig vernachlässigt werden, wobei ihnen die Unzulänglichkeit der Pachtbedingnisse, die Allgemeinheit und Unbestimmtheit der Strassen-Inventarien und die Mangelhaftigkeit der Aufsicht sehr zu Statten kam. Ihre einzige Tendenz ging dahin, eine gewisse Converität der Strasse zu erhalten, wozu die Erniedrigung der Seiten und die Erhöhung des Mittels durch Koth, der nie abgezogen wurde, der nächste beste Schotter, die ausgesprengten Grund- und Terrasse-Steine u. s. w. dienten. Die Strassen, auf welche fast kein neuer Schotter kam, waren zwar bei trockenem Wetter, durch Einräumen gut fahrbar gemacht, in nasser Zeit jedoch grund-

*) Die Reparationskosten für Brücken, Kanäle u. s. w. betrugen 10 — 12.000 fl.



los und beinahe unwandelbar. Die kleineren Reparaturen wurden vernachlässigt, da die größeren das Aerarium herzustellen hatte, Marquir- und Nummer-Säulen, Geländer, Straffenbäume, Conservationshaufen und Straffengräben ihrem Schicksale überlassen. Die vielen Prozesse, wenn auch gewonnen, brachten bei der Unvermögenheit der Pächter und der Unzulänglichkeit ihrer Cautionen dem Aerarium keine Entschädigung.

Durch eine zwanzigjährige, nicht empirische, sondern wissenschaftliche Praxis im Straffengeschäfte überzeugt, daß die Straffen noch mit einem größeren Ersparnisse für das Aerarium verwaltet werden könnten, machte Wussin den Anbot, dieselben in Mähren und Schlesien um den jährlichen Betrag von 71.672 fl. 49 kr. auf 6 Jahre in administratorische Pachtung zu nehmen. Das Aerarium würde dabei 32.366 fl. 50¼ kr. gewinnen, da es, mit Einrechrechnung der Regie-Auslagen, im J. 1788 . . . . 78.777 fl. 5¾ kr.
und im J. 1789 . . . . 75.357 „ 30 „
zusammen . . 154.134 fl. 35¾ kr.
für die Unterhaltung der theils gepachteten, theils in der Administration befindlichen Straffen ausgegeben habe.

Mit diesem angebotenen Betrage wollte Wussin nicht nur die Straffen erhalten und die kleineren Reparaturen bestreiten, sondern auch die im Reparations-Stande gewesenen 49.553 Klafter Straffen binnen der 6 Jahre wenigstens zur Hälfte in Conservations-Stand setzen.

Wie einfach das Geschäft noch war, geht aus dem unzweideutig hervor, daß Wussin zu dessen Leitung, nebst dem auswärtigen Personale, nur noch 1 Ingenieur, 1 Kanzlisten, 1 Amtsdiener und 1 Amtszimmer ansprach.

Von seinem Antrage wurde zwar während der Lebenszeit des Kaisers Joseph kein Gebrauch gemacht, da es dieser von der eigenen Regie ein für allemal abkommen ließ (Hfdt. 19 September 1789).

Allein! kaum hatte der große Kaiser seine unvergeßlich wohlthätige Laufbahn beschlossen, als Wussin, vom regsten Pflichtgefühle angetrieben, seinen gut gemeinten Antrag erneuerte und die Freude hatte, denselben ausgeführt zu sehen. Denn es wurde die Verpachtung der Chausséen aufgegeben und in Mähren und Schlesien erhielt Wussin die administratorische Pachtung derselben in der Art, daß sie jederzeit in guten Stand erhalten und die Kosten für das von Wussin vorzuschlagende und vom Gubernium zu bestätigende Personal, die Reparation und Conservation der Straffen nie den Betrag von 71.000 fl. überschreiten sollten (Hfdt. 31. Mai 1790 Z. 707, Gbdt. 17. Juni 1790 Z. 11.025).

Mit Rücksicht auf die Erklärungen der mährischen und schlesischen Stände wegen Uebernahme und Besorgung des Straffenwesens befahl Kaiser Franz, daß das Straffenwesen sowohl in Mähren als in Schlesien in der nämlichen Art, wie sie der Weginspektor Wussin 1789 vorgeschlagen, die Hofkanzlei 1790 genehmigt habe und seitdem auch in Ausführung stehe, noch ferner besorgt und durch

Aerarial-Regie fortgeführt werden soll (Hfdt. 21. Dezember 1792 Z. 215, Gubint. 12. Jänner 1793 Z. 320).

Wenn auf einer Seite die alten Strassen durch die Verpachtung verfielen, erstanden dagegen auf der andern Seite überraschend schnell mehrere neue. Denn jener ereignißreichen Epoche des großen Kaisers Joseph gehören an:

1. die ungarische oder austerlitzer,

2. die 2. böhmische oder meseritscher,

3. die galizische oder leipniker und teschner,

4. die schlesisch-ungarische oder jablunkauer und

5. die Vollendung der 1. böhmischen oder czernahorer Strasse. Mit der unter Carl VI. und Maria Theresia gebauten schlesischen oder nikolsburger, olmützer und höfer Strasse schloſſen diese neuen Strassen ein Netz um die Provinzial-Hauptstadt Brünn, von der aus die Radien nach allen Nachbar-Ländern entsendet wurden.

Zur Vervollständigung des mähr. Strassensystems befahl der Kaiser,

1. nach Galizien eine Haupt-, Post- und Commerzial-Strasse von der mähr. Gränze bei Friedek über Teschen bis Bielitz an die galizische Gränze, von 29.445 Klaftern Länge,

2. nach deren Vollendung eine Commerzial-Strasse nach Ungarn, aus der friedeker von Ober-Toschonowitz ausästend, über Gutty bis Jablunkau, in einer Länge von 13.744 Klaftern, und zwar die erstere nur halb-chausséemäßig, die andere aber auf dauerhaft wandelbare Art herzustellen (Hfdte. 23. Februar und 2. Oktober 1781),

3. von Olmütz über Leipnik, Weißkirchen, Neutitschein und Freiberg bis Friedek gegen Galizien eine Strasse halb-chausséemäßig zu bauen (Hfdt. 7. November 1783),

4. von Brünn über Schwarzkirchen, Bitesch, Meseritsch und Regens nach Iglau bis zur Einmündung in die von Wien nach Prag führende Strasse eine neue Strasse nach Böhmen (statt der aufgelassenen Poststrasse über Trebitsch und Stannern nach Iglau) herzustellen (Hfdt. 22. November 1783),

5. eine neue Strasse non Brünn nach Ungarn (Hfdt. 4. Dezemb. 1783) und

6. den Rest der czernahorer Strasse zu bauen.

Ursprünglich beabsichtigte man, die ungarische Strasse von Skalitz aus Ungarn über Rohatetz, Ratischkowitz, Scharditz und Hostiehradek nach Brünn mit einem Kosten-Aufwande von 22.325 fl. zu führen (1782). Es kam aber der kostspielige Brückenbau über die March bei Rohatetz wegen Uneinigkeit der ungarischen und mährischen Interessenten nicht zu Stande. Der Kaiser befahl daher, die Post- und Commerzial-Strasse von Preßburg über Holitsch nach Göding, wo schon eine March-Brücke sich vorfand und diese zwei kais. Familien-Herrschaften zur Uebernahme von Opfern bereit waren *), zu unterhalten und

*) Zwischen Holitsch und Göding führt eine hölzerne Jochbrücke über die March, an deren jenseitigem Ende das Gränz-Zoll- (1850 aufgehoben) und Mautamt sich befindet und zu

den weitern Bau dieser Strasse von Göding in der geradesten Richtung auf Raußnitz an die nach Brünn führende schlesische Strasse zu leiten (Hfdt. 4. Dezember 1783).

Der mährische Landesingenieur Joseph Aneis entwarf den Bauplan der böhmischen Strasse von Brünn nach Iglau, in einer Länge von 40.282 Klaftern und mit einem Kosten-Erforderniße von 211.156 fl. 40 kr. (5 fl. 14²/₄ kr. für eine Klafter), dann der ungarischen Strasse von dem an der raußnitzer (olmützer) Strasse gelegenen holubitzer Wirthshause über Austerlitz, Nischkowitz und Czeitsch bis Göding, in einer Länge von 26.000 Klaftern und mit einem Kosten-Erforderniße von 124.669 fl. 10 kr. (4 fl. 47²/₁₁ kr. für eine Klafter).

Den Hauptplan der Strasse von Olmütz über Leipnik nach Friedek, in einer Länge von 46.000 Klaftern und mit einem Kostenerforderniße von 338.000 fl, verfaßte der schles. Ingenieur Wussin.

Von der galizischen Strasse von Friedek bis Teschen waren (1782) 15 Brücken und 7.250 Klafter Strasse hergestellt und noch 43 Brücken und 21.925 Klafter Strasse, mit einem Erforderniße von 180.180 fl. 18 kr. herzustellen. Der Bau der ungarischen oder jablunkauer Strasse war auf 79.304 fl. 14 kr. berechnet.

Der Kaiser wollte den Bau dieser Strassen mit der thunlichsten Wirthschaft und Beschleunigung, jedoch immer mit Solidität, und zwar den leipniker und meseritscher höchstens in 3, den austerlitzer in 2 Jahren, vollführt haben. Die unmittelbare Aufsicht über den leipniker vertraute er dem schles. Weg- und beziehungsweise Prov. Bau-Direktor Franz von Cerrini; ihm lag nebst der Aufsicht über die Strasse von Olmütz bis Hartau gegen Troppau, auch die Vollendung der Strasse von Friedek über Teschen bis Bielitz ob. Neben der Aufsicht über die Strasse von Olmütz bis Nikolsburg und jener über Znaim erhielt der Straßenbau-Ingenieur oder mähr. Weginspektor Joseph Aneis auch die Besorgung des czernahorer, austerlitzer und meseritscher Straßenbaues, und zwar hinsichtlich der neuen Bauten unter der Leitung und Oberaufsicht Cerrini's. Sämmtliche Baukosten übernahm das Kameral-Aerar, welchem alle Weg-Gefälle inkamerirt wurden und die Maut-Erträgnisse von den neuen Strassen zufließen sollten (Hofdt. 1. Mai 1784, Gbdt. 6. Mai 1784 Z. 8228).

Wirklich nahmen auch diese Arbeiten einen so überraschend schnellen Fortgang, daß schon im Jahre 1787 die fast 20 Meilen lange galizische Strasse von Olmütz bis Bielitz, welche 1782 begonnen worden war*), vollen-

der man mittelst eines vom Kaiser Franz I. mit wahrhaft kaiserlichem Aufwande mitten durch Sümpfe gebauten ¹/₂ Meile langen steinernen Dammes gelangt, dem wenig Werke seiner Art in der Monarchie an die Seite gestellt werden dürften (Freiherr von Mednyansky im Hesperus 1817 S. 25).

*) 1785 wurde die bereits ganz hergestellte Strasse von Bielitz über Teschen bis Friedek in Pacht gegeben (Brünner Zeitung 1785 Nr. 26). Die 54 Meilen lange Strasse von Bie-

det, der Rest der czernahorer*), die ganze meseritscher von mehr als 10 Meilen Länge und die Hälfte der austerlitzer Strasse ausgebaut war. Da brachten die Unruhen in den Niederlanden und der Türkenkrieg eine plötzliche Einstellung aller außerordentlichen Auslagen mit sich. Im Straßenbaue trat ein solcher Stillstand ein, daß er nur in dem Maße, als die Wandelbarkeit der Straßen unumgänglich erfordere, fortgesetzt werden durfte (Hfdt 21. September 1787 Z. 813, Gbdt. an den Weginspektor von Cerrini vom 27. September 1787 Z. 19.020).

Bei diesen Straßenbauten fand in Mähren keine Concurrenz der Unterthanen Statt; dagegen wurde die galizische Straße von Bielitz über Teschen nach Friedek in Schlesien mit Hülfe der sehr beschwerlichen Landesconcurrenz der Unterthanen durch drei Jahre hergestellt.

Wie in allen Zweigen der Verwaltung, war auch im Straßenbaue während der Regierung des Kaisers Joseph ungemein viel geschehen. In der langen Zeit vom J. 1727, wo der Straßenbau in Mähren begann, bis 1780, waren nur bei 50 Meilen Straße zu Stande gekommen. Kaiser Joseph ließ aber binnen 6 — 7 Jahren bei 40 Meilen herstellen; freilich machte die Eile der Solidität Eintrag.

Vierte Periode.

Von Franz II. (1792) bis auf unsere Tage.

Einen völligen Umschwung gewann das Straßenwesen in dieser Epoche, weniger durch eine große Ausdehnung des Staatsstraßenbaues, als durch die größere Berücksichtigung der weit höher gestiegenen Anforderungen der Wissenschaft und Kunst, und durch die früher nicht geahnte Ausdehnung und Vervollkommung des Provinzial-Straßenbaues.

A.

Die Staatsstraßen.

Die Revolutionskriege eines Viertel-Jahrhundertes brachten nothwendig Hemmnisse aller Art in alle Bauführungen des Staates, indem die Ausgaben desselben auf das Unentbehrlichste und Dringendste beschränkt werden mußten

---

litz nach Lemberg war 1776 in Bau genommen worden (Jekel, Polens Handelsgeschichte 2. T. S. 106 ff.). Im J. 1817 entstand die Karpathen-Straße in Galizien von Biala bis Czernowitz (beschrieben im österr. Archive 1832 Nr. 150 ff.).

*) 1787 vollendet; 1782 waren 21.806 Klafter bis hinter Lettowitz vollendet und noch 11.772 Klafter mit ungefähr 93.776 fl. Kosten bis an die böhm. Gränze hinter Zwittau herzustellen.

(Hfdte. 18. und 21. Mai 1792). Dennoch trat selbst im wildesten Kriegsgetümmel kein völliges Stocken im Straßenbaue ein.

I.

Bau der jablunkauer Strasse.

Im J. 1794 wurde die ungarische oder jablunkauer Militär-Commerzial- und Salzstrasse von Teschen über Jablunkau, Mosty, unter der Schanze Jablunka bis an die ungarische Gränze gegen Silein, in einer Länge von beinahe 6 Meilen, mit Hülfe der Unterthans-Concurrenz aus der Nachbarschaft, insbesondere wegen Beförderung der so wichtigen Salztransporte, in chausséemäßigen Bau unter der Leitung des Weginspektors Wussin und des Straffencommissärs Johann Fried genommen (Hofdt. 28. Dezember 1793). Obwohl schon im J. 1779 theilweise von den Unterthanen höchst nothdürftig gebaut und vom Aerarium seit 1784 mit sehr geringen Kosten (4.000 fl.) erhalten, war dieselbe dennoch in den elendesten Stand zurückgetreten und zeitweise, besonders bei Wasser-Anschwellungen, gar nicht zu befahren. Die Strecke bei dem Berge Oschetnitza hieß sehr bezeichnend der Höllengrund. Der Bau wurde mit 100.389 fl. Kosten veranschlagt (1800 waren, mit Inbegriff der zu Geld berechneten Zug- und Handarbeiten der Unterthanen, nur 81.846 fl. verwendet). Wegen der beschränkten Mittel und des Zurückbleibens der Concurrenz, die später aufgelassen wurde, kam der Bau erst im Jahre 1802 zu Ende. Der Bau der Strasse von Jablunka auf die Höhe der damals militärisch besetzten Schanze wurde als ein wahres Meisterstück angerühmt, wie es weder in Böhmen, noch in Mähren, Oesterreich, Polen oder Schlesien zu sehen sei (Scherschnik, teschner Schriftsteller S. 175).

II.

Wiederherstellung der m. ostrauer Strasse.

Sehr verderblich war die Auflassung der schlesisch-galizischen Strasse von der preußischen Gränze über Troppau, Ostrau, Teschen und Bielitz bis an die galizische Gränze gewesen. Diese ostrauer Strasse war 1775 vom schles. Wegfonde ohne Concurrenz der Unterthanen, in Bau genommen, derselbe aber 1777 bei dem Ausbruche des letzten preuß. Krieges in der unvollendeten Strecke von Ostrau nach Teschen sistirt worden. Aus Anlaß der Reise des russischen Großfürsten Paul im J. 1781 wurde zwar der Zusammenhang eiligst und so viel möglich, mit großer Anstrengung der Unterthanen aus fast zwei Drittheilen des teschner Kreises, bewirkt, 1782 jedoch die bis auf 4503 Klafter im Fürstenthume Teschen ausgebaute Strasse außer aller Erhaltung und Reparatur gesetzt.

Denn die Strasse von Heidenpiltsch in Mähren bis Troppau und von da bis Teschen wurde auf a. h. Befehl aufgelassen und nach dem Hofdekrete vom

30. Jännner 1783 ganz und gar ihrem Schicksale überlassen. Obwohl sie landartig erhalten werden sollte (Hfdte. 3. Juni und 6 Juli 1786), verfiel dieselbe, bei der Unzureichenheit der Kräfte der Anreiner, bei dem Mangel an gutem Willen und Aufsicht, doch so schnell und in einer Art, daß sich häufige Beschwerden über deren Unfahrbarkeit und elenden Zustand, den Einsturz der Brücken und Kanäle und die Lebensgefahr bei ihrer Passirung selbst in günstiger Zeit ergaben. Damit vereinten sich die Bitten der schles. Stände um die Herstellung dieser, wegen Verführung der Colonial-, ungarischen- und inländischen Produkte wichtigen Strasse von Hartau über Troppau nach Teschen.

Seine Majestät befahlen daher (Hfdt. 16. November 1791) vorläufig die Wiederherstellung der Strecke von Hartau bis Troppau von 15.336 Klaftern Länge. Sie kam auch aus dem Maut-Erträgnisse derselben 1792 — 1797 zu Stande.

Nach einstweiliger Reparatur der Brücken (1793, 1795) mit 3.416 fl. Auslagen des Wegfondes und Concurrenz der Anreiner genehmigten Seine Majestat (Hfdte. 4. Dezember 1796 und 25. September 1797) auch die chausséemäßige Herstellung der Strasse von Troppau nach Teschen aus dem Wegfonde, unter Loszählung der Unterthanen von aller Concurrenz. Der Bau (die Hauptreparation) begann unter dem thätigen Wussin noch im J. 1797, kam aber erst mit Schluß Oktober 1804 zu Ende, weil derselbe bei den übermäßigen Ansprüchen der Kriegszeit an die Finanzen nur mit ihrem eigenen Mautertrage bewirkt werden konnte (Hfdt. 29. Juli 1800). Das Erforderniß für die $7^1/_2$ Meilen lange Strasse war (1799) auf 120.307 fl. berechnet. Von 1797 bis Ende 1799 wurden auf die neue Herstellung 50.216 fl. $37^2/_{11}$ kr. verwendet.

III.

Bau der lechwitzer Strasse.

Von dem ständ. Beitrage jährlicher 10.000 fl. hatte sich inzwischen, vom 1. November 1787, als dem Zeitpunkte der Vollendung der czernahorer Strasse, bis Ende Oktober 1803, ein Fond von 160.000 fl. gebildet. Derselbe erhielt seine Bestimmung zum Baue einer neuen Strasse von Brünn nach Znaim gegen Oesterreich, nämlich der lechwitzer Strasse. Sie wurde, nach dem Plane des Baudirektors Gernrath, in der Richtung von Pohrlitz, Frainspitz und Lechwitz nach Znaim in einer Länge von 5 Meilen geleitet und nach der neuen Norm vom 26. August 1803 mit 30 Fuß Breite, wovon 20 für die Steingrundlage, und mit höchstens 4 Zoll Steigung auf eine Klafter angelegt. Man zog diese alte Route der von Wussin über Eibenschitz und Tuleschitz projektirten Richtung vor, weil zur ersteren die schon fertige Strasse von Brünn bis Pohrlitz benützt werden könnte und dieselbe eben sei, auch keinen Brückenbau erfordere (Hfdt. 2. September 1803).

Der Bau begann 1804, mit der Zufuhr-Concurrenz der Unterthanen bis auf 1 Meile und Verwendung von Militär, beider gegen Lohn, ging während der zwei französ. Invasionen (1805 und 1809) fort und wurde 1811 ganz vollendet.

Die Stände unterstützten denselben nicht nur mit dem Jahres-Beitrage von 10.000 fl., sondern auch durch einen mit 4% verzinslichen Vorschuß von 275.558 fl. 42 kr. (Diätal-Erklärung vom 19. September 1804).

1808 wurden die ganzen Baukosten, ohne Grundvergütung und Regieaus-auslagen, auf 546.660 fl. Bankzettel veranschlagt. Die Bedeckung fanden sie:

1. im gesammelten Baufonde von . . . . 160.000 fl.,
2. im ständischen Vorschuße von . . . . . 275.558 „ 42 kr.,
3. im „ Jahres-Beitrage von . . . 10.000 „ — „ und
4. im Mauterträgnisse der lechwitzer Straße . 5.977 „ 11 „

IV.

Bau der trübauer Strasse.

Kaum war diese Strasse hergestellt, so schritt man ungeachtet der sehr kriegerischen und bedrängten Zeit gleich wieder zum Baue einer neuen.

Die mähr. Stände hatten nach Vollendung der lechwitzer oder znaimer ihren jährlichen Beitrag zum Baue jener Strasse bestimmt, welche Seine Majestät im olmützer Kreise als die nützlichste und nothwendigste anordnen würden (L. Tagsschluß 1806). Es traf daher die Reihe eine neue Chaussée von Olmütz über Littau, Loschitz, Müglitz, Trübau und Zwittau nach Böhmen oder die trübauer Strasse, um Galizien, Schlesien, Mähren, Böhmen, Sachsen u. s. w. näher zu verbinden.

Schon unter M. Theresia rühmte man, einen neuen Weg aus Polen durch Böhmen nach Leipzig aufgefunden zu haben, ohne das preußische Gebiet zu berühren, wodurch die Preußen alle von der leipziger Messe bezogenen Vortheile verlieren würden (Brünner Zeitung 1778 Nr. 11).

Leider! ging es aber mit dem Baue dieser Strasse sehr langsam, da man bei demselben zuerst den in Mähren unglücklichen Versuch des Systems der freiwilligen Concurrenz zur Ausführung von Staatsstrassen machte.

Die Strecke von Zwittau an der böhmischen Gränze, über den so vielen Abrutschungen unterliegenden Schönhengstberg, bis Trübau von 2 Postmeilen wurde inmitten der heftigsten Kriegsepoche von 1813, 1814 und 1815 größtentheils durch unentgeltliche Concurrenz gebaut (Brünner Zeitung 1817 S. 73) und 1817 von Zwittau bis Politschka in Böhmen fortgesetzt.

Der Fortbau von Trübau bis Olmütz in einer Länge von $7^{3004}/_{4000}$ Meilen begann nach der a. h. Ent. vom 1. Oktober 1816 im J. 1817 und war auf eine freiwillige Concurrenz von 2 Meilen Entfernung von beiden Seiten und des goldensteiner Bezirkes berechnet. Das Zurückbleiben in der Natural-

Concurrenz, welche Vorstellungen und Nachsichtsgesuche häufte, das Angefangene unvollendet stehen ließ und selbst durch Militärexekution nicht zur Arbeit vermocht werden konnte, brachte bedeutende Stockungen in den Bau; er mußte endlich, nachdem hierauf ein jährlicher Beitrag von 80.000 fl. W. W. aus der Dotation für neue Strassenbauten bewilligt worden war (a. h. Ent. 18. Jänner 1821), auf Kosten der Saumseligen bewirkt werden. Derselbe wurde erst im Jahre 1830 und die pohreser Schluchtbrücke erst im J. 1833 vollendet*).

Die Kosten waren 1818, ohne Grundvergütung, auf 311.557 fl. 46 kr. und der Werth der Concurrenz auf 309.390 fl. 25 kr., zusammen auf 620.948 fl. 11 kr. C. M. veranschlagt worden. Der wirkliche Aufwand betrug aber, mit Einrechnung der Grundvergütung und Entschädigung (bei 65.000 fl.), bei 485.000 fl. CM., wovon auf den Strassenfond bei 327.000 fl., dagegen auf die Arbeit (90.177 fl.), die freiwilligen Beiträge (31.149 fl.) und zwangsweisen Reluitionen (36.654 fl.) der Concurrenz gegen 168.000 fl. C. M. entfielen (1834 zusammen die Leistung 157.981 fl., der Rest 9.839 fl.); alles übrige wurde ihr nachgesehen.

Bei diesem Baue der neuesten Zeit, wie auch schon bei der lechwitzer Strasse, machte zuerst die Kunst ihre Ansprüche geltend, indem die Strasse nach der allgemeinen a. h. Vorschrift vom 19. August 1803 nicht nur eine Breite von 5 Klaftern und eine Grundlagr und Beschotterung von 20 Fuß Breite, sondern auch in der Regel nicht mehr als 3 Zoll Steigung auf die Klafter erhielt, während früher die Strassen der kürzesten, wenn auch steilsten, Linie folgten.

Die hier zuerst bemerkbar gewordene Rivalisirung mit Preußen, nämlich die Tendenz, den Handelszug aus Polen nach Sachsen auf das österr. Gebiet zu leiten, erscheint wieder bei dem Baue der jägerndorfer und der mährisch-ständischen (gabler) Strasse.

V.

Bau der jägerndorfer Strasse.

Die jägerndorfer Strasse verließ theilweise die Richtung des alten Commerzialweges von Troppau über Jägerndorf, Olbersdorf und Maidelberg und schlug jene von Olbersdorf bis zur preußischen Gränze bei Bartelsdorf gegen Preußisch-Neustadt ein.

Die neue Strasse erhielt von Troppau an eine Länge von $6^{2994}/_{4000}$ Meilen, wurde 1826 in Bau genommen und bis 1830 größtenthels vollendet**). Im Ganzen kostete sie 281.597 fl. 7 kr. C. M. den Strassenfond. Sie verbin-

*) 1816 wurde die Strecke von Zwittau bis Trübau, 1826 von Olmütz bis Littau, 1828 jene von Littau bis Müglitz und 1830 jene von da bis Trübau, als vollendet, bemautet, dann 1833 die Post von Grünau nach Trübau übersetzt und das Ausmaß der Poststationen geregelt. 1827 wurde das Fragment in Böhmen zwischen Trübau und Zwittau bei Ketzelsdorf von 3608 Klaftern in die Obsorge der mähr. Strassendirektion übertragen.

**) Die Bemautung der Strecke von der k. preuß. Gränze bis Jägerndorf trat 1830 in Ausführung, von Jägerndorf bis Troppau 1832.

der Lemberg und Krakau über Bielitz, Teschen, Troppau, Jägerndorf, Preußisch-Neustadt, Neisse, Grotkau und Ohlau mit Breslau. Preußen kam aber mit der kürzeren und glücklich rivalisirenden neuen Strasse von Krakau über Oppeln und Brieg nach Breslau zuvor. Doch hat die jägerndorfer Strasse auch das Interesse des Zuges von Wien (mittelst der Ausbeugung aus der höfer Strasse bei Hartau über Benisch nach Jägerndorf), noch mehr aber aus Ober-Ungarn nach Schlesien für sich. Das Bauprojekt entwarf der Straffendirektions-Adjunkt von Scheibenhof.

VI.

Bau der gabler (schönberger) Strasse.

In der neuesten Zeit kam die Verbindung zwischen Rußland und Polen mit Deutschland, zwischen Krakau und Leipzig, in der Richtung durch die gewerbreichsten Theile Schlesiens, Mährens und Böhmens zur Ausführung. Es wurde nämlich in Anregung gebracht, eine neue Strasse in der kürzesten Linie von Troppau über Großherrlitz, Benisch, Freudenthal, Römerstadt, Schönberg und Rothwasser in Schlesien und Mähren bis an die böhmische Gränze mit einer Länge von 16½ Meilen, dann von da in Böhmen über Gabel, Senftenberg, Kostelez und Hohenbruck bis Königingrätz an die schon vordem bestandene Staatsstrasse nach Prag, in einer Länge von 40.200 Kurrent-Klaftern oder 10 Meilen, zu bauen.

Man versprach sich von diesem neuen Straffenzuge, welchen schon die k. k. Zollordnung vom Jahre 1752 unter die Haupt-Commerzialstrassen reihte, für die Verbindung der Provinzen Böhmen, Mähren und Schlesien unter einander sowohl, als auch der kais. russischen Staaten mit Deutschland die wichtigsten Vortheile. Denn einmal sei derselbe (mit 42 Meilen von Prag bis Troppau und Dorfteschen in Oesterr. Schlesien) um 4 Meilen kürzer, als die Strasse von Prag über Leitomischel, Zwittau, Trübau, Müglitz und Olmütz, oder über Müglitz und Troppau nach Dorf-Teschen in Oesterr. Schlesien. Andererseits gab man der Hoffnung Raum, den sehr ausgedehnten Transport russisch-polnischer Waaren, worunter vorzüglich Leder und Pelzwerk in großen Massen nach Deutschland versendet wurden, in die neue Richtung zu leiten. Denn der Verkehr sei schon früher von Korzeniçe in Russisch-Polen, als dem Scheidepunkte gegen Lublin einer- und gegen Brody andererseits, über dieses, dann Lemberg, Olmütz und Prag nach Leipzig, Frankfurt am Main u. a. gegangen. Der neue Straffen-Zug von Korzeniçe bis Leipzig messe nur 154 Meilen, die in späterer Zeit von diesem Transporte eingeschlagene Richtung von Korzeniçe über Brody, Lublin, Krakau, Breslau und Dresden nach Leipzig aber 163 oder auf der andern Route über Lublin, Warschau und Breslau 167 Meilen.

Endlich brachte man auch die Vortheile in Anschlag, daß die Mäute in Oesterreich viel geringer als im Auslande, alle Lebensmittel und das Pferde-

futter wohlfeiler als dort seien und daß die Steigung der Straßenbahn auf der neuen Traçe auf keiner Stelle mehr als 3 Zoll auf eine Kurrentklafter betrage, während auf der alten Strasse bedeutende Berge mit einer Steigung von mehr als 6 — 8 Zollen den Transport erschweren, verzögern und vertheuern.

In Böhmen übernahmen den Bau dieser neuen Strasse, im Wege freiwilliger Concurrenz, die Obrigkeiten und Unterthanen gegen die a. h. Zusicherung vom 31. Oktober 1837, daß diese Strasse nach ihrer Vollendung in die künftige Unterhaltung des ärarischen Strassenfondes übergeben werden kann. Der Bau wurde auch schon im J. 1838 mit Thätigkeit begonnen, mit geringer Unterstützung des Staatsschatzes bis 1841 vollendet und die Strasse in die Aerarial-Erhaltung übernommen (Prager und beziehungsweise brünner Zeitung 1839 S. 1503 — 4, 1841 S. 157).

In Mähren und Schlesien fand sich aber für den Bau kein Unternehmer gegen 50jährigen Mautbezug und auch durch Beiträge wurde kaum der 4. Theil der Kosten gedeckt, obwohl sich der oberste Kanzler Graf Mittrowsky, Besitzer der auf dem Zuge gelegenen Herrschaft Wiesenberg, sehr dafür interessirte. Man nahm daher die mährischen Stände dafür in Anspruch und stellte ihnen gewissermassen die Wahl, die Ueberschüsse aus dem Tranksteuerfonde nach einer Bestimmung Kaiser Josephs an den Normalschulfond abzugeben oder für diesen Straßenbau zu verwenden. In ihrem Eifer für gemeinnützige Anstalten erklärten sich auch die mährischen Stände bereit, diese wichtige Strasse auf ihre Kosten aus dem Domestikalfonde gegen den Bezug der Maut durch 50 Jahre herzustellen, was auch mit der a. h. Entschließung vom 13. Juli 1839 bewilligt wurde.

Den Bau dieser, wie der jägerndorfer und austerlitzer Strasse, übernahmen die industriösen Brüder Klein in Brünn. Bis Ende November 1841 waren bereits $12^{1}/_{8}$ Meilen vollständig hergestellt; bis Mitte 1842 wurde der ganze Bau dieser mährisch-ständischen sogenannten gabler Strasse vollendet und sofort deren Bemautung bewilligt (Moravia 1842 Nr. 61). Dieselbe ist 66.452 Kurrent-Klafter oder $16^{2453}/_{4000}$ Meilen lang und durchgehends 5 Klafter breit. Für den Bau wurden den Gebrüdern Klein mit Rücksicht auf bedeutende Mehrarbeiten 509.000 fl., für Grundablösungen, Vergütung für Steinbrüche und Bauobjekte, Besoldungen der Bau-Inspizienten, Reisekosten und Diäten der Bau-Commission, Kanzleikosten u. s. w. wurden 92.630 fl. 51 kr. bezahlt. Es ergab sich daher im Ganzen ein Aufwand von 601.630 fl. 51 kr. C. M. Hiervon entfallen auf 1 Meile 36.214 fl. 28 kr., und auf 1 Kurrent-Klafter 9 fl. $3^{1}/_{4}$ kr. Von den Baukosten pr. 509.000 fl. aber entfallen auf 1 Meile 30.638 fl. $39^{2}/_{4}$ kr. und auf 1 Kurrent-Klafter 7 fl. $39^{2}/_{4}$ kr. Die erwarteten Früchte dieses Strassenbaues stellten sich nicht ein. Nachdem das Mauterträgniß weder die Erhaltungskosten deckte, wurde diese gabler Strasse mit der a. h. Entschließung vom 30. Juni 1846 inkamerirt d. h. als Staatsstrasse erklärt und in Aerarial-Unterhaltung übernommen. Sie heißt nun die schönberger Strasse.

VII.

Bau der lobniger Strasse.

Gab sich in den Neubauten der trübauer, jägerndorfer und gabler Strasse das Streben zu erkennen, den Waarenzug aus Rußland, Polen und Galizien nach Deutschland in den österr. Provinzen zu erhalten und, in sofern er bereits nach Preußen sich gezogen hatte, wieder zu gewinnen: so zeigt sich in dem neuesten Straßenbaue Mährens und Schlesiens, nämlich in der Herstellung der lobniger Strasse, das Verlangen, die Anknüpfungspunkte mit Preußen zu vermehren und näher zu bringen. - Dieses Verlangen äußerte sich auch andererseits in dem Wunsche der k. preußischen Regierung, Breslau und Glaz mit Brünn und Wien in nähere Straßenverbindung zu setzen, und zwar über Mittelwalde und Rothwasser a) mittelst theilweiser Benützung der mähr. ständischen und, von Müglitz aus, der trübauer Strasse mit Olmütz und b) andererseits über Hohenstadt, Gewitsch und Boskowitz oder auch c) von Mittelwalde über Landskron und Zwittau auf der czernahorer Strasse.

Es kam jedoch nicht zum Baue einer Staatsstrasse in dieser Richtung und auch die Verbindung mit der vollkommen hergestellten preuß. Strasse nach Mittelwalde und Glaz durch Bezirksstrassen ist bisher in Mähren und Böhmen weder ganz befriedigend, noch auch bei Rothwasser und Grulich gänzlich vollführt.

Dermal spricht sich auch lebhaft der Wunsch aus, von Wilhelmsthal an der mähr. Gränze, bis wohin treffliche preuß. Strassen von Glaz und Breslau bestehen, eine Strassenverbindung über Altstadt bis Hohenstadt an die Eisenbahn zu gewinnen, wodurch insbesondere auch dem industriereichen nördlichen Theile des olmützer Kreises die Benützung der glätzischen Steinkohlenschätze möglich würde.

Die lobniger Post-Strasse ist schon alt; ihr fürchterlicher Zustand im 17. Jahrhunderte, obwohl sie die sehr besuchte schles. Hauptstrasse nach Neisse bildete, wurde früher geschildert. Sie ging vordem in einem zwar kürzeren, aber auch schlechteren Zuge von Sternberg über Wildgrub nach Engelsberg, wo eine Post war. Diese wurde jedoch aufgelassen und an ihrer Stelle entstanden 1750 zwei Poststationen zu Freudenthal und Würbenthal (Kneifels schles. Topographie 2. T. 2. B. S. 169). Ihre dermalige Richtung erhielt die Strasse erst zur Zeit, als die seit mehr als hundert Jahren in Braunseifen bestandene Post vom 1. November 1787 an nach Lobnig übersetzt wurde (Gubcirc. 2. August 1787), um den Beschwerlichkeiten des ersteren Weges auszuweichen. Auch wurde der gleichfalls beschwerliche Weg über Mautzendorf und Deutschhause verlassen und, mittelst Herstellung eines Weges durch den dittersdorfer Wald, die neue Postroute über Dittersdorf und Lodenitz nach Sternberg an die von Olmütz nach Troppau ziehende schlesische Strasse genommen, weil man eine Meile Chaussée zwischen Sternberg nnd Lodenitz benützen konnte.

Dieser Straßenzug über Lobnig, Freudenthal und Zuckmantel bis an die k.

preußische Gränze gegen Neisse, von $9^1/_2$ Meilen Länge, gehörte, vor dem Baue der Eisenbahn von Triest in den Norden Europas, unter die wichtigsten der österr. Monarchie. Denn derselbe stellte die kürzeste Landverbindung zwischen dem adriatischen Meere und der Ostsee über Triest, Wien, Brünn, Breslau, Danzig in einer Entfernung von 183 Meilen her, ist um 7 Meilen kürzer als die Strasse über Troppau und vermittelt die Verbindung mit dem nördlichen Theile des olmützer Kreises und dem Fürstenthume Neisse, welche beide durch Gewerbfleiß so ausgezeichnet sind. Dessenungeachtet war diese Post-Strasse, obwohl sie in früherer Zeit jährlich fleißig nachgebessert wurde (Kneifel 2. T. 2. B. S. 169), bisher nur landartig erhalten worden und bei schlechtem Wetter nur schwer zu befahren. Man bemühte sich endlich in neuester Zeit, sie chausséemäßig oder doch nach Art der Bezirksstrassen herzustellen. Es reichten aber weder die Kräfte der direktivmäßigen Concurrenz zu einem chausséemäßigen Baue aus, noch hatte der Versuch der Regierung, einen Privatunternehmer gegen einen 50jährigen Mautbezug dafür zu gewinnen (brünner Zeitung 1836, Amtsblatt Nr. 89), einen Erfolg. Man machte daher im olmützer Kreise den Anfang, diese Strasse bezirksstrassenartig zu bauen. Nach reiflicher örtlicher Erwägung behielt man die alte Route *) bei und zwar in der technisch ausgemittelten Richtung von Lodenitz über Dittersdorf, Lobnig, Tillendorf, Kriegsdorf (im olmützer), Kotzendorf, Freudenthal, Engelsberg, Würbenthal, Einsiedl, Herrmanstadt und Zuckmantel (im troppauer Kreise) bis an die preußische Gränze, von wo bis Breslau bereits eine schöne Strasse bestand. 1841 waren auf diese Weise schon 2 Meilen im olmützer Kreise hergestellt.

Um jedoch diesen wichtigen Bau kunstmäßig zu bewirken und möglichst zu fördern, bewilligten Seine Majestät für den schwierigeren und kostspieligeren Theil im troppauer Kreise eine jährliche Unterstützung von 15.000 fl. C. M. aus dem Strassenfonde. Auch wurde die Entlehnung der nöthigen Baugelder aus den disponiblen Mitteln des mährisch-jüdischen Landesmassafondes, in allmäligen Vorschüssen gegen Rückzahlung und Verzinsung, und im troppauer Kreise eine Bau-Concurrenz auf 2 Meilen im Umkreise bewilligt, endlich auch die Zugestehung von Mautbezügen und selbst die Uebernahme der Strasse in Aerarial-Regie in Aussicht gestellt, wenn sie vollkommen chausséemäßig ausgebaut würde (Hfzdt. 15. Okt. 1840 Z. 29.740 u. m. folg.).

So kam es im troppauer Kreise wirklich zum Kunstbaue dieser Strasse in einer Länge von 25.247 Klaftern, von der olmützer Kreisgränze nächst Kotzendorf bis an die k. preußische Gränze hinter Zuckmantel. Derselbe wurde von Fleischmann et Comp. um den Betrag von 168.546 fl. C. M. erstanden, im

*) Die zur Sprache gebrachte neue Route über Langendorf und Römerstadt nach Würbenthal wurde wegen des gebirgigen und rauhen Terrains, der öftern Durchschneidung derselben durch die Mora, der weit größeren Herstellungskosten und der commerziellen Verhältnisse nicht gewählt.

J. 1841 begonnen und 1843 vollendet und kostete, nebst den Grund- und Gebäude-Einlösungen und den Regieauslagen, 192.972 fl. C. M.

Um auch den im olmützer Kreise gelegenen Theil dieser Strasse mit dem ersteren in Uebereinstimmung zu bringen und der kunstmäßigen Vollendung zuzuführen, wurde angeordnet (a. h. Entschließung 14. Okt. 1843), auch die noch unausgebaute Strecke an der troppauer Kreisgänze von 3.777 Kurrent-Klaftern chausséemäßig herzustellen und den als Bezirksstrasse schon gebauten Theil von 7.958 Klaftern auf dieselbe Art zu reconstruiren. Die Brüder Franz und Libor Klein erstanden den chausséemäßigen Bau dieses Strassentheiles im olmützer Kreise von 11.725 Kurrent-Klaftern um 46.600 fl. Derselbe wurde auch in den Jahren 1844 — 1846 ausgeführt und kostete, mit Einrechnung der Grundvergütung und Regiekosten, 55.212 fl. Wird der Theil im troppauer Kreise zugeschlagen, so erhielt die ganze lobniger Strasse eine Länge von 36.972 Klaftern oder $9^{972}/_{4000}$ Meilen und verursachte einen Bauaufwand von 248.184 fl. C. M. Das Bauprojekt in beiden Abtheilungen hatte den Amtsingenieur Ludwig von Berniere zum Verfasser.

VIII.

Ausbau der ungarischen Strasse.

Die ungarische oder austerlitzer Strasse, welche Brünn über Austerlitz, Göding und Holitsch mit Preßburg verbindet, wurde zwar schon unter Kaiser Joseph II. neu angelegt, 1787 aber, wegen des bevorgestandenen Türkenkrieges, der Bau systirt. Er blieb in einer Länge von $3^{900}/_{4000}$ Meilen gerade in dem beschwerlichsten Theile, nämlich durch die ausgedehnten Sandfluren bei Göding, als Planiz und Sandstrecke, unvollendet, während $3^{2515}/_{4000}$ Meilen, nämlich von Posorzitz bis gegen Mutenitz, ordentlich ausgebaut waren.

Schon 1799, als die Landes-Tabakfabrik noch zu Göding bestand, und neuerlich 1821, als sie von Klosterbruck, wo sie sich in Folge des großen Brandes zu Göding seit 1802 befunden, wieder dahin zurückkehrte, brachte die Kameral-Verwaltung den Ausbau der Strasse zur Sprache, da vor dem Baue der Nord-Eisenbahn jährlich über 30.000 Ct. Tabak aus der gödinger Fabrik nach Brünn geführt wurden. Allein die Sache sollte bis zur Vollendung der a. h. angeordneten Ausarbeitung eines allgemeinen Planes über die Punkte, wo Strassen in der Monarchie überhaupt geführt werden sollen, auf sich beruhen (a. h. Entschl. 3. Jänner 1821). Im J. 1825 brachte das Gubernium den Ausbau wieder in Antrag und, als die dringenderen Bauten der trübauer und jägerndorfer Strasse vollführt waren, bewilligte endlich, nach vielfacher Verhandlung über die Wahl einer günstigen Traçe, Kaiser Franz mit der a. h. Entschließung vom 23. April 1833 den Ausbau der ungarischen Strasse in der damal noch unvollendet gewesenen Strecke von Rasedlowitz bis Göding (Nr. 7 — 14) in einer Länge von nicht ganz 3 Meilen (11.691 Klaftern). Nach dem vom Strassendirektions-

Adjunkten von Scheibenhof verfaßten Bauprojekte wurde die alte planirte Traçe beibehalten und die Strasse nur bei Czeitsch zur Umfahrung des steilen Spitlak-Berges umgelegt. Den Neubau, nämlich die neue Traçe an dem genannten Berge, die Besteinerung der Planitz, die Planirung der Sandstrecke mit Lehmzusatz und deren Besteinerung bewirkte der Strassenfond in den Jahren 1834, 1835 und 1836 mit dem bedeutenden Kostenaufwande von 198 869 fl. 54$^3/_4$ kr. C. M. (17 fl. $^{2458}/_{3897}$ kr. C. M. für eine Kurrentklafter), weil das Material weit zuzuführen und die ungar. Privatmäute, welche passirt werden mußten, allein mit 15.456 fl. berechnet waren.

IX.

Bau der klingenbeutler Strassenparcelle.

Endlich wurde (mit Bewilligung der Hofkanzlei vom 4. Oktober 1839 Z. 31.550) in den Jahren 1840 und 1841 auch die sehr schlecht fahrbar gewesene Strecke von Troppau bis an die k. preußische Gränze bei Klingenbeutel auf der Poststrasse gegen Ratibor, in einer Länge von 1.643 Klaftern, mit 21.633 fl. 8 kr. C. M. vom Strassenfonde chausséemäßig hergestellt und die Fortsetzung dieses Baues auf k. preußischem Gebiete in Anregung gebracht.

X.

Uebersicht des Baufortganges, der Verbesserung und des gegenwärtigen Standes der Staatsstrassen, des Strassenbau-Aufwandes und der Bedeckung.

Ueberblicken wir die Leistungen der letzten Epoche von 60 Jahren, so erscheint der Zuwachs neuer Staatsstrassen nicht so beträchtlich, als in der vorangegangenen josephinischen Periode. Denn, während Kaiser Joseph bei seinem Regierungsantritte bei 50 Meilen vorfand und, nach Zurücklegung einer Regierungszeit von nur 10 Jahren, bei 90 Meilen Staatsstrassen zurückließ, hob sich der Stand der letzteren zu Anfang dieses Jahrhundertes erst auf 98 Meilen, von welchen überdies bei 3$^1/_2$ nicht gebaut waren. Denn im J. 1801 hatten die 11 m. s. Strassen (die nikolsburger von 6$^3/_4$, prager 11$^3/_4$, meseritscher 11$^1/_4$, czernahorer 9$^3/_4$, olmützer 10, ungarische (austerlitzer) 6$^3/_4$, höfer 8$^3/_4$, ostrauer 8$^3/_4$, 1. galizische (leipniker) 10, 2. galizische (teschner) 9$^1/_3$ und jablunkauer 5$^3/_4$ Meilen) zusammen eine Länge von 392.383 Kurrent-Klaftern oder 98 Meilen, wovon 372.178 Klafter chaussirt, 13.307 (austerlitzer) Planiz und 6.898 gepflastert waren.

Der größere Ertrag des Wegmautgefälles, welcher unter der Bankal-Verwaltung fortwährend stieg, machte es möglich, die Bedürfnisse des Strassenbaues mehr zu bedenken. Denn von 1783 bis 1802 waren an ersterem 2.491 227 fl. 46$^1/_4$ kr. eingegangen, insbesondere aber in den 9 Jahren 1793

bis einschl. 1801 an Weg-, Vieh-, Brücken- und Gränzmaut, dann an Weinaufschlag zusammen 1.787.427 fl. oder im Durchschnitte jährlich 198.603 fl. (1793 noch 154.708 fl., 1801 aber schon 272.089 fl. brutto und 238.007 fl. netto) rein in den Wegfond eingeflossen, welcher dagegen in diesen 9 Jahren auf Straffenconstruktion 152.499 fl. oder jährlich 16.944 fl., auf Straffenreparation 335.883 fl. oder jährlich 37.320 fl., auf Straffenconservation 640.526 fl. oder des Jahres 71.169 fl. und auf Mautäquivalente 140.930 fl. oder jährlich 15.658 fl. verwendete, so, daß vom Mautertrage ein jährlicher Ueberschuß von 36.983 fl. blieb.

Noch zu Ende des ersten Viertels dieses Jahrhundertes, nämlich im J. 1825, hatte man es auf nicht mehr als 412.876 Kurrentklafter oder $103^{876}/_{4000}$ Meilen wirklich ausgebauter Straffen gebracht*).

Am Schlusse des Jahres 1827 gab es in Mähren und Schlesien folgende 15 Aerarial-Straffen:

die brünner Vorstadtstraffen in einer Länge von . . .	$1^{1021}/_{4000}$	Meilen,
die nikolsburger Straffe in einer Länge von . . .	$6^{2301}/_{4000}$	"
die lechwitzer " " " " " . . .	$5^{208}/_{4000}$	"
die budwitzer " " " " " . . .	$11^{2598}/_{4000}$	"
die großmeseritscher " " " " " . . .	$10^{3794}/_{4000}$	"
die czernahorer " " " " " . . .	$9^{2118}/_{4000}$	"
die olmützer " " " " " . . .	$10^{396}/_{4000}$	"
die austerlitzer " " " " " . . .	$6^{3502}/_{4000}$	"
die höfer " " " " " . . .	$8^{3192}/_{4000}$	"
die leipniker " " " " " . . .	10	"
die teschner " " " " " . . .	$9^{1871}/_{4000}$	"
die mähr. ostrauer " " " " " . . .	$8^{2426}/_{4000}$	"
die jablunkauer " " " " " . . .	$5^{3460}/_{4000}$	"
die trübauer " " " " " . . .	$9^{3043}/_{4000}$	" und
die jägerndorfer " " " " " . . .	$6^{2958}/_{4000}$	"
zusammen . .	$121^{888}/_{4000}$	Meilen.

Hiervon waren 5.334 Klafter gepflastert (Durchfahrsorte zum Theile), 404.761 beschottert, 69.728 unausgebaut (31.073 trübauer, 26.101 jägerndorfer, 12.554 austerlitzer Straffe). Die Nebenwege hatten eine Länge von 217.972 Klaftern, die steinernen Brücken von 315, die hölzernen von 251, die steinernen Durchlässe von 1.783, die hölzernen von 268, die Geländer von 42.567 Klaftern. Die Straffen hatten vorherrschend eine Breite von 5 Klaftern, theils auch mehr, die Seitenstraffen von 4° 3′ auch 4°. Die Bauart mit Grundlage war nicht

*) Jurende's Wanderer 1825 S. 172 gab im m. s. Gouvernement 130, in Böhmen (1822) 317 Meilen an. Jurende beschrieb die m. s. Straffen im redl. Verkündiger 1814 S. 611 — 616, aus welchem die vaterl. Blätter 1818 S. 182 — 184 schöpften.

überall auf den alten Strassen, der Stand seit der Verpachtung in den 1780ger Jahren nie hergestellt worden, daher die Besteinerung örtlich abgenützt. Bei Göding bildete bloßes Sandland die Strasse (aus der ämtlichen statistischen Uebersicht von Mähren und Schlesien 1828 M. S.).

Die Verwaltung führte die m. s. Strassenbaudirektion; das exponirte Personal bestand in 11 Commissären, 44 Strassenmeistern und 212 Strasseneinräumern, welche in der Regel 2000 Klafter Strasse besorgten. Die persönlichen Bezüge betrugen bei der Direktion 6.850, bei den Commissären und Meistern 14.300, bei den Einräumern 18.034 fl., die Verwaltungsauslagen 34.354 fl., die Pensionen u. s. w. 7.964 fl. Im Ganzen wurden im J. 1826 auf die Strassenunterhaltung (Regie, Schotter — 3.325.320 Kubikschuhe, also auf eine Klafter nur $8^1/_{20}$, statt der bewilligten $9^1/_4$ — Tag- und Einräumerlöhnungen, gewöhnliche Herstellungen, Pensionen u. s. w.) 204.483 fl., auf den Neubau der trübauer und jägerndorfer Strasse 30.395 fl., zus. 234.878 fl. ausgegeben; 20.632 fl. von der auf Erhaltung bewilligten Summe blieben unverwendet, nicht zum Nutzen der Strassen.

Während Private die Chausséen oder Commerzialstrassen Mährens und Schlesiens zu den schönsten und besten in Europa zählten (öster. Encykl., Jurende's redl. Verkündiger 1814 S. 611 — 616, u. a.), gab die Strassenverwaltung selbst den größeren Theils schlechten Zustand derselben dem schlechten Materiale (Grauwacken) und der zu geringen Material-Bewilligung Schuld. Man berechnete, daß die Kosten der bedeutendsten Reconstruktionen und Verbesserungen auf der nikolsburger, austerlitzer und höfer Strasse 432.900 fl., der Ausbau der trübauer und jägerndorfer Strasse 322.000 fl. und der Bau von $59^{2400}/_{4000}$ Meilen neuen Strassen, welche Mähren und Schlesien noch nöthig hätten, 2.071.500 fl., zusammen alle diese Herstellungen 2.826.400 fl. kosten würden. An neuen Aerarialstrassen wurden projektirt: die gnablersdorfer (von Znaim nach Krems), die benischer (von Hartau nach Jägerndorf), die hradischer (von der ungar. Gränze bei Sudoměřicz über Hradisch und Prerau nach Leipnik, da der ganze hradischer Kreis keine Aerarial-Strasse hatte), die bisenzer (von der austerlitzer bei Nasedlowitz nach Ostrau an die hradischer), die batschitzer (von Brünn nach Budweis), die brumover (von der ungar. Gränze nach Neutitschein), die odrauer (aus der leipniker bei Bölten über Odrau und Fulnek nach Troppau) und die freudenthaler (jetzt lobniger) Strasse (Strassensystem von Mähren und Schlesien, 1827, M. S.). Nicht das Aerar, wohl aber das neue Bezirksstrassensystem von 1829 brachte diese Strassen zur Ausführung.

Sämmtliche Strassen sollten in einer Distanz von 10 Klaftern von einander (Gbdt.. 28. Oktober 1831 Z. 30.658) mit Bäumen besetzt sein, wie schon in der zweiten Häfte des vorigen Jahrhundertes und, nachdem die sehr fortgeschrittenen Anpflanzungen durch die feindlichen Invasionen sehr gelitten hatten, in der neueren Zeit (Gbdt. 21. November 1812 Z. 26.260) wiederholt angeordnet

wurde. Jährlich wurde die Nachsetzung der fehlenden verfügt. Die Bepflanzung und Nachsetzung der mangelnden Bäume machte man den anreinenden Grundbesitzern zur Pflicht, wogegen ihnen das Eigenthum der Bäume bei ihrem Absterben bleiben und die Abkäplung zustehen sollte. Auf Baumfrevel setzte man Geld- oder Körperstrafen (Gbdt. 21. November 1812 Z. 26.260, 24. August 1821 Z. 22.755 und 18. Oktober 1822 Z. 27.770). Im J. 1834 sollten 91.976 Bäume bestehen, es bestanden aber nur 65.506 gute, unter denselben zum Theile Fruchtbäume (Kirschen-, Weichsel-, Nuß- und Zwetschkenbäume).

Bis zum J. 1831 war die Länge der m. s. Aerarialstrassen auf 445.155 Currentklafter oder $111^{1155}/_{4000}$ Meilen, ohne die noch unausgebaute Strecke der austerlitzer Strasse von $2^{997}/_{4000}$ Meilen aber auf $109^{161}/_{4000}$ Meilen angewachsen. Im J. 1832 stieg sie durch die Vollendung der trübauer und die Uebernahme der ganzen jägerndorfer Strasse in die Conservationsmanipulation auf 483.325 Klft. oder $120^{3325}/_{4000}$ Meilen*). Dieser Stand blieb auch in den Jahren 1833 und 1834. Hiervon gab man im Jahre 1833 117.209 Klafter als gut, 232.933 als mittelmäßig, 121.022 als schlecht und 12.161 (auf der austerlitzer Strasse) als Planiz an; 1834 sollen 134.538 Klf. gut, 212.303 Klf. mittelmäßig, 124.323 Klf. schlecht und 12.161 Klf. Planiz gewesen sein. Mähren und Schlesien hatten also damals nur 118 Meilen ausgebauter Strassen und diese wurden bei zunehmendem Verkehre um so mehr benützt, als zwei Haupthandelszüge diese Länder durchschnitten, nämlich von Wien nach Leipzig und nach Galizien, während Böhmen bei weit mehr Aerarial-Strassen (435 Meilen) nur einen Haupthandelszug, nämlich von Wien nach Leipzig, besaß. Dabei kam aber doch Mähren und Schlesien der Vorzug zu Statten, daß hier an allen Strassen, mit Ausnahme der ostrauer und jablunkauer, Neben- oder Sommerwege bestanden, welche Galizien, Böhmen und Oesterreich entbehrten; jene am Zuge nach Galizien litten freilich viel durch die Ochsentriebe und wurden oft unfahrbar. Die Gesammtauslagen des m. s. Strassenfondes im J. 1831 betrugen 265.981 fl. und zwar die ordentlichen (Conservations-) 207.667 fl. (Direktion 8.219 fl., exponirtes Strassenpersonal 28.621 fl.), für den Bau der jägerndorfer Strasse 58.314 fl. Im J. 1833 kostete der Unterhalt der Strassen (ohne Regie) 226.875 fl., 1834: 223.856 fl.; nach der Menge des verwendeten Schotters und der Verschiedenheit der Preise stieg der Aufwand für Eine Kurrentklafter gewöhnlich von 13 — 46 kr., bei der nikolsburger Strasse

*) Der trübauer Strasse wurde eine Strecke von 2521 Klf. von Zwittau bis zur böhm. Gränze abgenommen und der czernahorer Strasse zugetheilt, von der ostrauer eine Strecke von 1494 Klf. der jägerndorfer zugewiesen. Der Strassenfond selbst unterhielt zu Anfang des J. 1834 an Strassen einschläßig der Pflasterungen, also mit Ausschluß der blos städtischen Durchfahrtsstrecken, 470.954 Klf. oder $117^{2954}/_{4000}$ Meilen, worunter 465.908 Klf. Schotterstrassen, 5.046 Pflasterungen waren. Die Gesammtlänge aller Aerarialstrassen in Mähr. und Schles. wurde 1832 mit 488.420 Klf. oder $122^{420}/_{4000}$ Meilen nachgewiesen.

aber auf 1 fl. $3^3/_4$ kr., bei den brünner Vorstadtstrassen auf 2 fl. 24 kr. 10 Strassen-Commissäre (eine Hälfte mit 700, die andere Hälfte mit 600 fl. Gehalt, dann mit Pauschalien) und 47 Strassenmeister (23 mit 350, 24 mit 300 fl. Besoldung) leiteten die bestandenen 15 Strassen, von welchen die nikolsburger und lechwitzer, die czernahorer und brünner Vorstadt-, die olmützer und austerlitzer, die höfer und jägerndorfer, die ostrauer und jablunkauer je unter Einem Commissär vereint waren. 244 Strassen-Einräumer besorgten jeder 2000 Klf. Strasse und hatten Löhnungen in 4 Klassen von 84 — 91 fl. 12 kr. jährlich; der Taglohn richtete sich nach den Verhältnissen. Die wirklichen ordentlichen Strassen-Auslagen in Mähren und Schlesien betrugen im J. 1833: 271.847 fl., die außerordentlichen 48.102 fl., zusammen 319.949 fl., im Jahre 1834 die ersteren 270.983 fl., die andern 27.440 fl., zusammen 298.423 fl. (Gub. Z. 29.102 von 1832, 20.836 und 24.860 von 1834).

Mit dem Eintritte des neuen Landesgouverneurs Grafen Ugarte (1835), welcher dem Strassenwesen eine besondere Sorgfalt widmete, und des neuen Oberbaudirektors Esch hoben sich, wesentlich in Folge größerer Geldbewilligungen von Seite der Hofstelle und eines weniger formellen und schnelleren Geschäftsganges, welcher die wirkliche Verwendung des Bewilligten ermöglichte, sichtlich die m. s. Strassen, sowohl durch die Verbesserung der alten, als den Bau neuer (der ungarischen, lobniger, gabler). Es wurden schlechte Steinbrüche aufgelassen, gute ausgedehnt und neu eröffnet; seit 1836 ward der Schotter nur in der Größe von 1 Kubikzoll und in größerer Quantität verwendet und zur Erlangung und Erhaltung eines guten Straßenstandes die Zahl der Strasseneinräumer um 98, daher auf 342 vermehrt; in Folge dessen erhielten sie auf den Seitenstrassen 1500 — 2000 Klafter zur Besorgung (Hfzdt. 27. Mai 1836 Z. 12 149).

Auf Grund dieser Verbesserungen und des Ausbaues der ungarischen Strasse bezeichnete man 1835 den Stand der Strassen mit 153.928 Klf. gut, 231.601 Klf. mittelmäßig, und 97.796 Klf. schlecht (zusammen 483.325 Klf.), im Jahre 1836 mit 219.355 Klf. gut, 220.078 Klf. mittelmäßig und 44.130 Klf. schlecht, im J. 1839 mit 261 643 Klf. gut, 193.685 Klf. mittelmäßig und 28.335 Klf. schlecht, im J. 1840 mit 277.769 Klf. gut, 180.448 Klf. mittelm. und 25.447 Klf. schlecht (zusammen 483.664 Klf.), 1841 mit 324.471 Klf. gut, 146.563 Klf. mittelm. und 14.273 Klf. schlecht (zusammen 485.307 Klf., wegen des Zuwachses der ausgebauten klingenbeutler Strecke von 1.643 Klf.) und 1842 mit 338.566 Klf. gut, 127.858 Klf. mittelm. und 18.883 Klf. schlecht (zusammen 485.307 Klf.).

Im J. 1837 und 1839 betrug die Länge der m. s. Aerarialstrassen 483.563 Klf. oder $120^{3563}/_{4000}$ Meilen, 1840: 483.664 Klf. oder $120^{3664}/_{4000}$ Meilen ($1^{1354}/_{4000}$ Meil. Pflaster- und $119^{2270}/_{4000}$ Meil. Schotterstrasse), 1841: 485.307 Klf. oder $121^{1307}/_{4000}$ Meilen und auch bis 1843 erhob sie sich, ohne Rücksicht auf die ständische Kunststrasse von $16^1/_2$ Meilen und die im Baue begriffen

gewesene lobniger von $9\frac{1}{2}$ Meilen, erst auf $123\frac{1300}{4000}$ Meilen. Die nikolsburger Strasse hatte eine Länge von 26.301 Current-Klaftern, die lechwitzer von 20.208, die budwitzer von 46.264, die meseritscher von 43.803, die czernahorer von 40.639, die brünner Vorstadtstrassen von 5614, die olmützer Strasse von 39.811, die austerlitzer von 27.945, die höfer von 36.811, die jägerndorfer von 28.620, die ostrauer von 32.211, die jablunkauer von 23.460, die leipniker von 40.000, die teschner von 39.874, die trübauer von 41.789 Current-Klaftern, zusammen von 493.360 Current-Klaftern oder $123\frac{1360}{4000}$ Meilen vollkommen ausgebauter, nämlich chaussirter oder (in den größeren Durchfahrtsorten) gepflasterter Staatsstrassen*). Hievon standen $2\frac{53}{4000}$ Meilen in der Erhaltung von Privaten, gegen Mautäquivalente und Pflasterbeiträge vom Aerarium, und $121\frac{1307}{4000}$ Meilen in jener des Strassenfondes. Das Verhältniß der Länge der Staatsstrassen in Mähren und Schlesien gegenüber anderer Provinzen stellte sich zwar nicht günstig dar, wurde aber durch die Länge ihrer Bezirksstrassen ($764\frac{2}{4}$ Meilen) mehr als aufgewogen.

Im J. 1837 hatte nämlich an Aerarial-Strassen Böhmen 425 Meilen**), die Lombardie 374, Galizien 369, Venedig 175, Tirol 168, Oesterreich unter der Ens 126, ob der Ens 124, Mähren und Schlesien 120, Kärnthen und Krain, 118, Steyermark 101, das Küstenland 67 und Dalmatien 36, zusammen 2.203 Meilen, ungerechnet 253 Meilen Aerar. Strassen in Siebenbürgen und 302 Meilen Aerar. Strassen in der Militärgränze (Adler 1841 S. 136). Bis Ende 1843 wuchs der Strassenstand Oesterreichs (ohne Ungarn) auf 2.917 Meilen Aerarial- und 10.346 Meilen andere Strassen; von den ersteren hatte Oesterreich unter der Ens bei 127, ob der Ens 125, Steyermark 101, Kärnthen und Krain 118, das Küstenland 69, Tirol 171, Böhmen 476, Mähren und Schlesien 121, Galizen 381, Dalmatien 81, die Lombardie 377, Venedig 189, Siebenbürgen 276, die Militärgränze 302 Meilen, von den andern: Oesterr. unter der Ens 234, ob der Ens 769, Steyerm. 436, Kärnthen und Krain 476, das Küstenland 156, Tirol 313, Böhmen 1.584, Mähren und Schlesien 764, Galizien 143, Dalmatien 71, die Lombardie 3.139, Venedig 2.256, Siebenbürgen und die Militärgränze keine (Tafeln der Statistik der österr. Monarchie f. 1843).

---

*) Die hier angegebene Länge der einzelnen Strassen stimmt mit früheren Angaben nicht überall zusammen, weil sich, der bessern Eintheilung wegen, in neuerer Zeit manche Zuwächse bei der einen und Abfälle bei der andern ergeben haben (wie bei der czernahorer, trübauer, jägerndorfer, ostrauer u. a.).

**) In Böhmen waren 1796 nur $61\frac{1}{2}$ Meilen Aerarialstrassen chaussirt, bis 1810 wuchsen nur 51 Meilen hinzu, von 1810 — 1826 wurden unter des Grafen Kolowrat Verwaltung von Böhmen $246\frac{3}{4}$ Meilen gebaut und in Aerarialregie übernommen; 1827 — 1842 unter der Administration des Grafen Chotek wurden $138\frac{3}{4}$ Meilen durch freiwillige Concurrenz gebaut, so, daß 1842: 485 Meilen chaussirt waren (österr. Lit. Bl. 1845 S. 1140 — 2).

Mit der Herstellung der gabler und lobniger Strasse schloß die Periode des Neubaues von Staatsstrassen in Mähren und Schlesien und fortan wurde die Sorgfalt der Strassenverwaltung der Verbesserung des Alten zugewendet.

Verschiedene Umstände haben zusammengewirkt, um diese Erscheinung herbeizuführen, aber auch ihr Gewicht herabzudrücken und eine nicht ungünstige Ausgleichung mit andern Kronländern zu begründen.

So die ursprünglich schlechte Struktur, die Verpachtung der Strassen, der Krieg, die Nothwendigkeit, die entbehrlichen Geldmittel mehr der Verbesserung der alten, als dem Baue neuer Strassen zuzuwenden, der ungemein gestiegene Kostenaufwand für die Strassenerhaltung, vor allem die schnelle Ausbreitung der Bezirksstrassen und der Bau der Eisenbahnen.

Die mährisch-schlesischen Strassen wurden, selbst auf einem und demselben Strassenzuge, äußerst verschieden gebaut. Von den ältesten erhielten nur wenige Strecken eine Breite von mehr oder weniger über 5 Klafter, eine ziemliche Höhe, die Fahrbahn mit Grundlage, die Seitenböschungen mit trockenen Verkleidungsmauern. Die budwitzer und olmützer Strasse enthielten die meisten solcher Bauarten; doch selbst die leipniker und nikolsburger haben einige solcher besser gebauten Stellen, die sich jedoch in einzelnen Fragmenten auch auf anderen Strassen finden. Dagegen wurden andere Stellen wenig oder gar nicht erhöht, ohne Grundlage, bloß mit Bruchschotter oder auch nur durch Aufschüttung eines gröberen Grubenschotters in der Mitte und Ueberzug mit einem feineren gebaut. Die älteren Strassen wurden fast durchaus fehlerhaft angelegt. Die Traçirung geschah fast überall mit gar keiner oder zu weniger Rücksicht auf die Steile der Bahn, die daher auf nicht wenigen Bergen (z. B. dem sternberger, ogrodzoner, lettowitzer, schwarzkirchner, olschaner, fischhäusler u. a.) ein Steigen bis 9 und mehr Zoll auf eine Klafter erreichte. Es fehlten bestimmte Grundsätze. Wegen geringen Mitteln und Sparsamkeit wurden weniger solide Bauten ausgeführt. Nur die Brücken aus der ältesten Zeit sind meistens sehr standhaft. Dazu kam die früher übliche übermäßige Wölbung (Convexität) der Strassen. Sie litten schon viel in früherer Zeit. Die Strasse, Dämmung, Gräben und angränzenden Grundstücke flossen in einander, Wasser und Koth hatten keinen Abzug. Dadurch wurde die Strassendecke zu viel abgeschliffen, erweicht, eingedrückt, auseinander gedrängt. Der Strassenkoth häufte sich auf den Feldrändern oder blieb liegen.

Besonders nachtheilig wirkte die Pachtzeit. Die mährisch-schlesischen Strassen sind in der Zeit der Verpachtung größtentheils zu Grunde gegangen. Seit ihrer Uebernahme in die Aerarial-Regie (1790) konnten dieselben wegen geringer Dotation und der fortgesetzten Kriege eines Vierteljahrhundertes nicht wieder reparirt werden, obwohl wegen Verbesserung der sehr herabgekommenen Strassen schon 1802 und 1803 Commissionsverhandlungen gepflogen und Einleitungen getroffen wurden (Hfdt. 13. Jänner 1804 Z. 20.943).

Als daher die Kriegsstürme ausgetobt und die nothwendigsten Neubauten (trübauer, jägerndorfer, ungarische Strasse) vollführt waren, wandte man sich der Verbesserung der alten Strassen zu. Dies geschah durch Reconstruktion (besonders auf der teschner, czernahorer, nikolsburger, budwitzer u. a. Strassen), Erbreiterungen von Strassenengstellen (nicht selten von nur $1^1/_2$ bis 2 und etwas mehr Klaftern Breite), besoders durch Demolirungen alter Stadthore und verengender Gebäude (wie in Bitesch, Bärn, Hof, Sternberg, Pohrlitz, M. Ostrau, Olschan, Teschen, Wischau, Leipnik, Neutitschein, Budwitz u. a.), durch Umlegungen steiler Berg- und anderer Strassen und den Bau neuer Brücken, statt der zu beengten und baufälligen alten. Auf Reconstruktionen und Engstellen-Erbreiterungen allein wurden von 1835 bis einschl. 1842 über 200.000 fl. ausgegeben *).

---

*) Grössere Strassenverbesserungen wurden in Mähren und Schlesien von 1819 — einschl. 1843 ausgeführt (Gub. Nr. 31.458 von 1843).

Auf der nikolsburger Strasse: Die Regulirung und Reconstruirung der Strasse zwischen Brünn und Raigern, 1832 — 1836, mit nahe an 23.000 fl. Kosten; die Erbreitung und Regulirung der Strasse in Pohrlitz, 1839 mit 12.000 fl.; die Reconstruktion der Strasse zwischen den laazer Bergen, 1840 mit 1.830 fl.;

auf der budwitzer Strasse: Die Reconstruktion der znaimer untern Vorstadt, 1820—1821, bei 4.000 fl. und 1836 mit 724 fl., und der obern Vorstadt, 1842 mit 1.280 fl.; die Regulirung und Reconstruirung der Strasse in Stannern, 1822 — 1828, mit 5.500 fl., 1823 — 1827, mit 2.200 fl., 1834 mit 600 fl., dann in Budwitz, 1835, 1839, 1840 mit 4.600 fl.; die Reconstruktion der Strasse in Nr. 3, 1836 mit 1.518 fl., in Nr. 4, 8, 10, 18 und 19, 1840 — 1842, mit 24.000 fl.;

auf der meseritscher Strasse: Die Reconstruktion der Strasse in Nr. 2, 3, 5, 12, 14, 16, 22, 1820 mit 7.000 fl.; die Reconstruktion der Laurenzi-Brücke in Nr. 13, 1821 mit 5.176 fl.; der Neubau der meseritscher Brücke, 1835 mit 3.400 fl.; die Regulirung und Erbreiterung der Strasse in Bitesch, 1841 und 1842 mit 3.500 fl.;

in Brünn: Die Umwandlung der offenen Strassengräben in gepflasterte Rinnsäle und zum Theile Canäle auf der großen Neugasse, 1825 und 1826 mit 1.488 fl. 1829 mit 922 fl., 1836 mit 452 fl., der Strassengasse, 1829 mit 158 fl. und 1834 mit 1.800 fl., der Zeil, dem Radlaß und in Obrowitz, 1833 mit 2.850 fl., endlich auf der olmützer Gasse, 1839 mit 1.434 fl.; die Regulirung und Reconstruktion der Judenthor-Einfahrt, 1827 und 1828 mit 4.600 fl., und der Neuthor-Einfahrt, 1828 mit 1.300 fl.; die Umwandlung und Erbreiterung der großen Schuhbrücke, 1829; die Umlegung der Strasse in Altbrünn durch die grillowitzer Gärten, 1836 mit 2.100 fl. und 14.000 fl. Grundentschädigung; die Erbreiterung der Strasse vom Judenthore bis zur großen Neugasse, 1827, 1830 mit 1.100 fl., von der Schlachtbank bis zum Eisenbahnviadukte mit einem Eisengeländer am Mühlgraben und der Erbreiterung der Strassengasse, 1841 und 1842 mit 2.500 fl.; die Regulirung und Erbreiterung der Strasse, der Rinnsäle und Fußwege auf der wiener und St. Wenzelsgasse und in Altbrünn, 1834, 1837 und 1838 mit 7800 fl., in Verbindung mit der Erbreiterung der altbrünner Schwarzawa-Brücke, 1838 mit 9.094 fl., und

Diese Richtung der Verbesserung der bestehenden Strassen behauptete sich fortan bis auf die neueste Zeit und die Auslagen für die Erbreiterung und Reconstruktion von Strassen, für die Umwandlung der stets schlecht gebliebenen Pflasterungen der Durchfahrtsstrecken in Schotterstrassen, für den Umbau oder die Umlegung steiler Bergstrassen, für die systemmäßig durchgeführte Umwandlung hölzerner in gewölbte oder doch in Brücken mit gemauerten Pfeilern, der Bau

---

einem Flußdurchstiche, 1838 mit 1.064 fl.; die Regulirung der Strasse auf der großen Króna mit Kanal- und Rinnsaalherstellung, 1830, 1839 mit 1.800 fl., in Verbindung mit der Erbreiterung der Mühlbach-, 1833 und 1839 mit 1.800 fl., und der Siechenhaus-Brücke daselbst, 1837 mit 1.000 fl.; die Erbreiterung der Ponawkabrücke und Einwölbung der Ponawka beim Lammwirthshause, 1839 mit 1.000 fl; die Erbreiterung der großen Schuhbrücke und Herstellung eines Gehweges, 1829, 1832, 1841 mit 2.000 fl.; die Herstellung gepflasterter Strassen-Uebergänge in den Vorstädten, 1841 und 1843 mit 1.200 fl.;

auf der czernahorer Strasse: Die Reconstruktionen in Nr. 1 — 3, 5 — 8, 11, 15 und 18, 1835 — 1840 mit 50.000 fl.;

auf der olmützer Strasse: Die Verwahrung des Einrisses bei Latein, 1819 mit 15.500 fl.; die Construktion und Umwandlung der Pflasterstrassen bei Olmütz in Schotterstrassen, 1821 beim Kathrein- und Burgthore mit 4.500 fl., 1838 und 1843 am Glacis mit 7.600 fl. (trübauer Strasse); die Reconstruktion in Neuraußnitz, 1827 mit 2.110 fl.; die Reconstruktion und Erbreiterung der Strasse in Olschan, 1828 mit 1.326 fl., 1840 mit 3.608 fl.; die Erbreiterung und Regulirung der Strasse in Wischau, 1836 und 1838, mit 3.000 fl.; die Reconstruktion in Nr. 7, 1841 und 1842 mit 8.100 fl. und in Nr. 16, 1843 mit 2.800 fl.;

auf der jägerndorfer Strasse: Die Reconstruktion der Strasse in Kathrein und Erbreiterung der Fortsetzung, 1838 mit 4.000 fl.;

auf der höfer Strasse: Die Reconstruktion in Deutschlodenitz, 1840 mit 1.500 fl.; die Strassenerbreiterung in Sternberg, 1842 mit 655 fl.; Reconstruktion in Nr. 6, 7, 8, 1842 mit 1.454 fl.;

auf der ostrauer Strasse: Die Strassenregulirung in Ostrau, 1841 und 1842 mit 30.819 fl.;

auf der leipniker Strasse: Die Erbauung der neuen Brücke bei Neutitschein, 1836 und ff. mit 17.700 fl.; die Strassenreconstruktion in Nr. 9, 1838 mit 2.550 fl., und in Nr. 8, 1843 mit 2.390 fl.; die Strassenregulirung in Leipnik, 1840 mit 2.600 fl., Klein-Augezd, 1842 mit 1.556 fl. und Neutitschein, 1842 mit 7.660 fl.;

auf der teschner Strasse: Die Strassenregulirung und der Brückenbau in Friedek und Mistek 1825 und 1826 bei 40.000 fl.; der Bau der woikowitzer Brücke, 1835 mit 8.227 fl.; die Strassenreconstruktionen in Nr. 34, 1835 mit 2.000 fl., Nr. 26 und 27, 1836 mit 17.000 fl., Nr. 25, 1838 mit 8.500 fl. und Nr. 28, 30, 38, 1838 mit 22.000 fl.; die Strassenregulirung und Erbreiterung in Bielitz, 1837 mit 6.600 fl., in Teschen, 1840 — 2 mit 6.600 fl.; Strassenregulirung und Brücken-Umwandlung in Nr. 31 Nr. 7, 1842 mit 3.445 fl.

neuer Brücken nach allen Anforderungen der Kunst u. s. w. nahmen nun einen beträchtlichen Theil der Straßenfonds-Dotation in Anspruch*).

Besonders hervorragend sind unter den Straßenverbesserungen der Neuzeit, außer den Reconstruktionen, die kostspieligen Umstaltungen in Brünn seit dem

---

*) Größere Straßenverbesserungen wurden (ohne Rücksicht auf Wiederherstellungen, Reparaturen, Umwandlungen von Brücken, Canälen und Mulden u. s. w.) seit 1843 bis jetzt ausgeführt:

Auf der olmützer Strasse: Die Erbreiterung der czeschauer Gasse in Proßnitz, 1844 mit 2.421 fl.; Reconstruktion in Olschan, 1849 mit 1.645 fl.; Erbreiterung der Hannafluß-Brücke in Wischau und Versehung mit Eisengeländern, 1851 mit 2.468 fl.; Reconstruktion in Nr. 6 und 7, 1851 mit 3.151 fl.;

auf der höfer Strasse: Die Erbreiterung der Straße bei dem demolirten olmützer Thore in Sternberg, 1844 mit 10.400 fl.; die Umlegung der sternberger Bergstraße, 1843 — 1846 mit 87.143 fl.; Erbreiterung in Sternberg in Nr. 5, 1844 mit 460 fl.; Reconstruktion in Nr. 2, 1844 mit 2.950 fl.; in Nr. 6, 7, 8, 1845 mit 859 fl.; Umwandlung des Pflasters in Hof in eine Schotterstraße, 1846 mit 1.520 fl.; Reconstruktion in Nr. 3, 1854 — 5 mit ungefähr 4.090 fl.;

auf der ostrauer Strasse: Reconstruktion der Straße in der ratiborer Vorstadt von Troppau in Nr. 1, 1843 mit 2645 fl.; Reconstruktion in Nr. 5, 6, 7, 1846—7 mit 1.749 fl.; und in Nr. 9 nächst Ostrau, 1848 mit 2.443 fl.;

auf der trübauer Strasse: Umwandlung der olmützer Glacis-Pflasterung in eine Schotterstraße, 1843 mit 4.154 fl.; Herstellung der abgerutschten Stelle am Schönhengstberge, 1846 mit 4.645;

auf der wiener Strasse: Regulirung der Straße in Nikolsburg, 1844 mit 442 fl.; Umbau der Brücke beim neuen Wirthshause in Nr. 12 mittelst eines Bogens von Quadern, 1845 mit 2.650 fl.; neue Quaderverkleidung an 3 Mittelpfeilern der Taya-Hauptbrücke in Nr. 4, 1849 bis 1851 mit 7.749 fl.;

auf der budwitzer Strasse: Roconstruktion in Nr. 8 und 19, 1844 — 5 mit 5.678 fl.; Erbreiterung und Regulirung in Schelletau, 1842 — 3 mit 1.068 fl.; Umwandlung des Pflasters in eine Schotterstraße in Budwitz, 1846 mit 1.049 fl.; neue Herstellung und Erbreiterung der altschallersdorfer Taya-Hauptbrücke, 1847 mit 9.048 fl.;

auf der leipniker Strasse: Roconstruktion in Nr. 9 und 14, 1844 mit 3.437 fl., in Nr. 9, 13 und in der 3. Strecke, 1846 — 7 mit 6.726 fl., in Nr. 16 — 20, 1848 und 1849 mit 4.133 fl.; Umwandlung der Pflasterung in Freiberg in eine Schotterstraße, 1849 mit 693 fl.; ebenso in Neutitschein, 1852 mit 2.290 fl.;

auf der teschner Strasse: Herstellung der Holleschna-Brücke, von 15 auf 12 Klafter verkürzt, statt der hölzernen Joche mit einem gemauerten Mittelpfeiler und durchaus mit Quadern verkleidet, 1844 mit 4.470 fl. (schönes Objekt); Regulirung der Straße am bielitzer Schloßberge, 1844 — 5 mit 7.245 fl.; Erbreiterung in Weißkirchen, 1845 mit 5.941 fl.; Reconstruktion in Nr. 9, 1845 mit 2.794 fl.; die Straßenumlegung in Friedek, 1846—7 mit 11.873 fl.; Reconstruktion in Nr. 35, 36, 1847 mit 2.465 fl., und in Nr. 1 — 20, 1847 mit 6.341 fl.; Straßenverbesserung im Mendischowetz-, Wigoda-, Kirchhof-, Bobrek-, Gumma-,

Jahre 1825, welche den Vorstädten ein ganz anderes Ansehen gaben (S. Moravia 1843 Nr. 11); die Straſſenregulirungen in Pohrlitz, Stannern, Budwitz, Znaim, Bitesch, Wischau, Olschan, Proßnitz, Sternberg, Leipnik, Neutitschein, Weißkirchen, M. Ostrau, Mistek und Friebek, Teschen, Bielitz u. m. a.; die Umlegung der steilen Bergstrasse bei Sternberg (Hfzdt. 19. August 1841 Z. 25.544), welche nach dem Projekte des Baudirektionsadjunkten von Scheibenhof und in der Durchfahrtsstrecke nach jenem des Straſſenmeisters Wendel, mit einem Kostenaufwande von 87.143 fl., von den Bauerstehern Gebrüdern Klein 1843 — 6 ausgeführt wurde; die Umlegung der steilen Bergstrasse bei Schwarzkirchen in das unterhalb befindliche Thal (Hfzdt. 13. Mai 1846 Z. 15.268) nach dem Projekte des gewesenen Amtszeichners Nowak, ausgeführt in den Jahren 1846 und 1847 mit 11.229 fl. Kosten; die Umlegung der steilen Strasse in Friebek (Hfzdt. 30. November 1843 Z. 36.193), ausgeführt 1846 und 1847 mit 11.873 fl. Auslagen; der Umbau der jablunka'er Strasse durch das Podeschwa-Thal nächst Czacza gegen Ungarn (Hfzdt. 30. November 1843 Z. 36.163), in derselben Zeit ausgeführt mit 9.907 fl. Kosten; der Umbau der steilen Strasse bei Pogorsch in der Nähe von Skotschau, 1849 und 1850 ausgeführt mit 5.419 fl., nebst den Verbesserungen der Strasse in den unten genannten Thälern, zus. mit 38.394 fl. Kosten.

Ogrodzon- und Urbaschuwka-Thale, Umbau der pogorscher Bergstrasse und Herstellung eines Schutzdammes am linken Ufer der Weichsel in Nr. 34, 1847 — 1850 mit 38.394 fl.; Erhöhung der Strasse in Nr. 36, M. 4, 1849 mit 1.757 fl.; Umbau der großen hölzernen Weichselbrücke bei Skotschau, 1853;

in den brünner Vorstadtstrassen: Uferverwahrung nächst der Schwarzawa-Brücke, 1843 mit 743 fl.; Erbreiterung der Schuh- und Obrowitzer-Brücke, 1845 mit 1.457 und 3.285 fl.; Canal- und Rinnsaalherstellung am Teichdamme, 1846 mit 668 fl.; Erbreiterung der Strasse bei dem offermann'schen Wassergebäude, Demolirung desselben und Herstellung einer Steinterrasse und eiserner Geländer am Mühlgraben, 1847 mit 10.061 fl.; Regulirung des Zwittawa-Flusses Behufs des Brückenbaues, 1847 und 1848 mit 26.500 fl. (Beitrag);

auf der meseritscher Strasse: Umbau der Bergstrasse bei Schwarzkirchen, 1846 — 7 mit 11.229 fl.; Neubau der Brücke bei Großbietesch mit gemauerten und mit Quadern verkleideten Land- und einem Mittelpfeiler von 15° 1' Länge (statt der 18 Klf. lang gewesenen alten mit 2 hölzernen Jochen), 1852 mit 6.371 fl.;

auf der jablunkauer Strasse: Umbau der Strasse durch das Podeschwa-Thal nächst Czacza in Ungarn, 1846 — 7 mit 9.907 fl.; 1854 der Bau einer neuen Olsabrücke bei Wendrin (der sogenannten Zabawa-Brücke) mit gemauerten Land- und 2 Mittelpfeilern mit nahe 10.000 fl. Kosten ausgeschrieben.

auf der lobniger Strasse: Umlegung der Strasse in Nr. 4, M. 9 und 10, 1851 mit 1.451 fl.

Zu den merkwürdigsten Gegenständen des Straßenbaues in Mähren und Schlesien gehören, neben der Umstaltung alter, die neuen Brücken bei Neutitschein, Iglau, Ostrau und Brünn, welche an Großartigkeit der Verhältnisse, Kunstvollendung und Geschmack alle Schöpfungen früherer Zeit in diesen Ländern weit überstrahlen und würdig sind, den Namen ihres Erbauers, des dermaligen Oberingenieurs Franz Thannabauer, auf die Nachwelt zu bringen.

a. Umstaltung der altbrünner Brücke.

Von den umgestalteten alten Brücken verdient eine besondere Erwähnung die große gemauerte und gewölbte Schwarzawa-Brücke in Altbrünn mit 6 Oeffnungen. Nach einer in den Brückenpfeiler eingehauenen Jahreszahl soll sie schon 1492 in ihrer gegenwärtigen Stellung und Größe erbaut worden sein. In ihrer gegenwärtigen Structur wurde sie jedoch im J. 1725 von der Stadt mit beiläufig 70.000 fl. Kosten hergestellt. Das Schwarzawa-Flußbeet nahm früher eine gerade Richtung auf diese Brücke und bei Grabung des neuen Flußdurchstiches von dem Elisabethiner-Kloster bis zur Brücke im Jahre 1833 fand man noch mehrere Einbaue und Steindämme in dieser Traçe, durch welche der Fluß gewaltsam an das gegenüberstehende linke Ufer gegen Altbrünn zu weit getrieben und eine schädliche Krümmung hervorgebracht wurde. Dies machte die Erbauung einer Wasseraustrittsbrücke mit 5 Oeffnungen nöthig, welche die Straßenverwaltung im J. 1737 vornahm.

Im J. 1837 wurde (Hfzdt. 5. August 1836 Z. 19.497) auf Kosten des Straßenfondes die Hauptbrücke in der Fahrbahn von 15 auf 24 Schuh erbreitert, indem Gewölbszulagen erbaut, die alten Parapetmauern von 3 Schuh Stärke rasirt und durch Eisengeländer ersetzt wurden, welche in den vorspringenden Pfeilern durch gemauerte Parapets verbunden sind; die Austrittsbrücke aber, welche nach bewirkter Regulirung des Flusses entbehrlich schien, wurde verschüttet und in einen eben so breiten Straßendamm mit beiderseitigen Böschungen und einer Abfahrt umgewandelt, die Fahrbahn mit geregelten Bruchsteinen, die Gehwege mit Trottoirs belegt. Die Kosten betrugen über 10.000 fl. C. M.

b. Neue Brücke bei Neutitschein.

Ueber den Titschfluß nächst Neutitschein bestand eine hölzerne Brücke von 19° 2′ Lichtenweite und 3° 3′ 6″ Breite. Zur Beseitigung der öfteren kostspieligen Reparaturen wurde der Bau einer neuen gewölbten Brücke mit einem Segmentbogen von 60 Fuß Spannweite und 2° 2′ 6″ Bogenhöhe nach dem von der Baudirektion verfaßten Projekte bewilligt (Hofzdt. 7. Jänner 1836 Z. 1573). Da der Bauersteher seinen Verpflichtungen nicht nachkam, ging der bereits 1836 begonnene Bau sehr langsam von Statten und wurde sodann in eigener Regie durch den Inspicienten Thannabauer im J. 1840, ohne Beihilfe eines Werkmeisters,

vollendet. Die Gesammtkosten betrugen 17.691 fl. und mit Einschluß der Regieauslagen 19.239 fl. Die Brücke ruht auf einem Roste. Die Pfeiler und Flügel sind mit Quadern verkleidet, das Gewölbe und die Gesimse bestehen ganz aus Quadern. Die Brücke ist 4° 3′, die Fahrbahn 4° breit. Die Höhe vom Roste bis zum Gewölbsschlusse beträgt 4° 4′ 6″, bis zum Horizonte der Bahn 5° 4′ 6″. Die Ausführung geschah mit solcher Solidität, daß die Setzung des massiven Gewölbes nach geschehener Ausrüstung nur 10 Linien und im Ganzen nicht mehr als einen vollen Zoll erreichte.

c. Die iglauer Brücke und Strassenumlegung.

An der Gränze zwischen Mähren und Böhmen auf der von Wien nach Prag führenden Aerarialstrasse bestand bis zum Jahre 1848 eine schon vor Jahrhunderten (S. meine Geschichte von Iglau, S. 224) erbaute gemauerte Brücke mit fünf 3° 3′ 0″ weiten Oeffnungen, welche mit den vier 1 Klafter breiten Mittelpfeilern eine Länge von 21° 0′ 0″ und sammt den beiderseitigen 1 Schuh dicken Parapetmauern eine Breite von 2° 4′ 6″ hatte.

Durch die Länge der Zeit war die Brücke, welche von den Fundamenten bis zum Fahrbahn-Horizont nur eine Höhe von 2° 4′ 0″ hatte, baufällig und so verschlemmt worden, daß nur ein geringer Theil der Durchflußöffnungen außer Wasser stand, und bei Hochwässern Ueberschwemmungen eintraten. In Folge derselben stürzte auch 1845 ein Theil der Brücke ein. Außerdem war die anstoßende Strasse sowohl auf der mährischen als auch böhmischen Seite so steil (auf der mährischen Seite betrug die größte Steigung $7^{1}/_{10}$, auf der böhmischen Seite $9^{3}/_{5}$ Zoll auf eine Klafter) und hatte so scharfe Wendungen, daß sie selbst vom leichtesten Fuhrwerke nur mit Lebensgefahr befahren werden konnte. Es wurden daher 1840 Erhebungen wegen des Umbaues dieser Brücke und Umlegung der Strasse eingeleitet, und dieselben dem k. k. Amtszeichner Franz Thannabauer übertragen.

Das von demselben verfaßte Projekt über den Bau einer neuen Brücke und die Umlegung der Strasse war, mit Einschluß der Gebäude- und Grund-Einlösungen, auf 44.282 fl. Kosten berechnet; dessen Ausführung für Rechnung des Strassenfondes erhielt mit der a. h. Entschließung vom 8. April 1843 die Genehmigung.

Der Brücken- und Strassenbau wurde mit 39.999 fl. erstanden, begann, unter der Leitung Thannabauers, am 29. April 1844 und sollte kontraktmäßig bis Ende Oktober 1846, also in 3 Jahren, beendet werden; allein schon zu Ende des Jahres 1845 waren die Unternehmer, durch Unglücksfälle aller Mittel beraubt, außer Stande, solchen fortzuführen. Derselbe wurde daher, unter Thannabauers Leitung, in eigener Regie fortgeführt, am 13. September 1847 beendet und die neue Brücke am 1. November 1847 dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die Kosten des Brückenbaues (41.646 fl.), der Strassenumlegung, der Gebäude- und Grundeinlösungen und der Regie betrugen 58.425 fl. C. M.

Die Brücke steht 45 Klafter oberhalb der alten im Jahre 1848 demolirten Brücke, ruhet auf einem pilotirten Roste, ist 39° 5′ 0″ lang, 5 Klafter breit und vom Roste gemessen bis zum Gewölbsanfange 2° 3′ 0″, bis zum Gewölbsscheitel 5° 2′ 6″, bis zum Hauptgesims 6° 1′ 0″ und bis zum Horizont der Fahrbahn 6° 2′ 6″ hoch; bestehet aus einem einzigen, durchgängig aus, am Kampfer 5′ und im Scheitel 3′ 6″ hohen, Quadern konstruirten Segmentbogen von $77^1/_6$ Grad und 100 Fuß Spannweite, dann aus zwei Durchfahrten von 3 Klaftern Lichtenweite und 2° 2′ 3″ Lichtenhöhe, welche bei Hochwässern auch als Austrittsöffnungen zu dienen haben.

Zur größern Zierde sind bei dieser Brücke jederseits vier um 3 Schuh vorspringende Wandpfeiler angebracht, welche bei eintretender Gefahr durch Anhäufung des Fuhrwerkes den Fußgehern die nöthige Sicherheit gewähren.

Der Brückenkörper bestehet aus Steinmauerwerk, jedoch sind die Widerlagsmauern, die Wandpfeiler und die Durchfahrtsöffnungen an den Außenseiten mit Quadern verkleidet.

Das Hauptgesims und die Deckplatten auf den aus Ziegeln konstruirten Parapetmauern bestehen aus Quadern; das erstere ist 1′ 6″ hoch und 1 Fuß vorspringend, die andern sind 1′ 9″ breit und 6 Zoll hoch.

Die Strasse ist auf der mährischen Seite 482 Klafter lang, beginnt in der iglauer Spitalvorstadt, gehet durch die sogenannte Scheibengasse, dann im Freien mittelst 5 Wendungen, deren Breite $6^1/_2$ bis $7^1/_2$ Klafter beträgt, bis zur und über die neue Brücke, wo der böhmische Strassenzug anfängt. Dieser ist $480^1/_2$ Klafter lang und mündet mittelst einer einzigen Wendung von $6^1/_2$ Klaftern Breite oberhalb des Schwanen-Wirthshauses in die alte Srasse wieder ein.

Mit Ausnahme der erwähnten Wendungen ist die Strasse durchgehends 5 Klafter breit und überschreitet nächst der Brücke das Iglawa-Thal mit $4^1/_2$ Klafter hohen Aufdämmungen. Die Anlage der Strasse war bei dem sehr coupirten Terrain um so schwieriger, als das Gefäll 3 Zoll auf eine Currentklafter nicht übersteigen durfte, und die Wendungen mit horizontalen Plätzen versehen werden mußten.

Mit welcher Genauigkeit und Solidität der Brückenbau ausgeführt wurde, beweiset der Umstand, daß die Setzung des massiven Gewölbes nach geschehener Ausrüstung 1 Zoll $5^1/_2$ Linien, und nach gänzlicher Belastung nur in Allem 1 Zoll 9 Linien betrug.

d. Die Kettenbrücke in Mährisch-Ostrau.

Die Steinkohlenwerke des Aerars, des Grafen Wlczek, Baron Rothschild und Zwierzina, welche schon vor 1848 in der Gegend von M. Ostrau bestanden, wozu in neuester Zeit jene des Fürsten Salm und der Gebrüder Klein kamen, dann die großartigen rothschild'schen Eisenwerke zu Witkowitz und andere Etablissiments entwikelten in jener Gegend einen äußerst lebhaften Verkehr, welcher immer mehr an Ausdehnung gewinnt. Dies bestimmte die Regierung, die Strasse

in Mähr. Ostrau, welche durch die sehr enge Kirchengasse führte und vielen Hemmungen unterworfen war, in den Jahren 1841 und 1842 mit einem Kostenaufwande von 30.819 fl. C. M. zu reguliren.

Der Bau einer neuen Brücke, welcher mit dieser Regulirung in Verbindung stand, unterblieb, weil über die Wahl, ob eine feste oder eine hölzerne oder Kettenbrücke hergestellt werden soll, weitere Verhandlungen eingeleitet wurden.

Mähr. Ostrau war wegen der niedern Ufer des Ostrawitza-Flusses öfteren Ueberschwemmungen ausgesetzt. Hierzu trug die alte hölzerne Brücke, welche 56° 0′ 0″ lang war und auf 8 Jochen ruhte, nicht wenig bei, indem beim Eisgange Verstopfungen und selbst bei Hochwässern bedeutende Stauungen eintreten mußten, weil bei der nidrigen Anlage der Brücke und den vielen Jochen derselben das Eis und Wasser keinen freien Abzug hatte. Diese Verhältnisse machten die Herstellung einer Kettenbrücke unerläßlich. Den Plan zu derselben entwarf der Amtsingenieur, gegenwärtig Baudirektor Josef Seifert. Der Kaiser bewilligte (a. h. Entschl. 24. August 1844) die Ausführung dieses Baues mit dem veranschlagten Betrage und zwar für die Brückenarbeiten ohne Eisenbestandtheilen mit 40.278 fl., für die letzteren mit 21.351 fl. und für sonstige Auslagen mit 1.000 fl., zusammen mit 62.930 fl.

*) Es war dies nicht die erste Kettenbrücke in Mähren; denn schon einige Jahrzehende vorher entstanden solche in Straßnitz und Kremsier. Bereits im J. 1824 wurde bei der Stadt Straßnitz im hradischer Kreise auf Kosten des Herrschaftsbesitzers Grafen Magnis eine Kettenbrücke über einen bei dem Schlosse vorbeiziehenden Arm der March durch den Ingenieur Friedrich Schnirch erbaut, und am 8. Juni zur allgemeinen Benützung geöffnet. Im April angefangen, wurde die Brücke in dem kurzen Zeitraume von zwei Monaten durch Werkleute der Herrschaft Straßnitz vollendet. Sie hat 90 Fuß Länge im Lichten, 14 Schuh Breite, hängt 10 Schuh über dem niedrigsten, 2 Schuh über dem höchsten Wasserstande, unter einem Aufhängwinkel von 22 Graden an 8 Ketten, wovon 4 Stücke zu jeder Seite durch die Trag- oder Hauptstangen, zwei zu zwei vergliedert, zwei paarweise über einander hängende Doppelbalken bilden. Das Gewicht der Ketten beträgt 48 Nied. Oesterr. Centner, die Tragstangen 5, die beiden Schienen 12 Ctr., zusammen 65 Ctr. Zu den Ketten wurde steyrisches Eisen aus Vorderberg, zu den Tragstangen und Schienen mährisches Eisen von Blansko genommen. Die Fahrbahn selbst ist von Holz; zur Sicherheit der Darübergehenden ist ein um die Tragstangen geflochtenes Drahtgeländer in einer Höhe von 3 Schuhen angebracht. Die Brücke hat mit Einschluß des Eisengewichtes der Brücke selbst im Ganzen ein Tragvermögen von 1.203 Centnern, und kann demnach, was sich auch durch ihre bisherige Benützung vollkommen bewährt hat, die schwersten beladenen Lastwagen ohne mindeste Gefahr tragen (Brünner Zeitung 1824 S. 911, wiener Zeitung vom 13. August 1824). Diese Brucke war die erste größere der Art in der österr. Monarchie (österr. Encyklopädie 3. B. S. 189, 5. B. S. 222, Bäuerle, Franz I. S. 285).

Im Jahre 1826 ließ der olmützer Erzbischof Erzherzog Rudolph über einen Marcharm in seiner Residenzstadt Kremsier eine Kettenbrücke von 68 Fuß Länge im Lichten und 12 Fuß Breite und mit einem Tragvermögen von 105.939 Pfund herstellen (Beschreibung in der brünner Zeitung 1826 S. 1397).

Anton Lerch, Zimmermeister von Kromau, erstand den Bau um 40.000 fl. und Filip Tobias, Verwalter der klein'schen Eisenfabrik zu Zöptau, die Lieferung der Eisenbestandtheile um 21.351 fl.

Der Bau sollte kontraktmäßig bis Ende Oktober 1849 vollendet sein. Zur Leitung wurde der Amtsingenieur Franz Thannabauer bestimmt und ihm Behufs der Ueberwachung der k. k. Strassenmeister, nunmehr Ingenieur-Assistent Eduard Kaschenreuther beigegeben.

Der Bau begann im Monate Mai 1847 und wurde im Monate Februar 1851 beendet, jedoch die Brücke erst im Monate Mai 1851 dem öffentlichen Verkehre übergeben, weil vorerst noch die Regulirung der anstoßenden Strasse bewirkt werden mußte.

Der Bau konnte in der kontraktmäßig bedungenen Frist nicht beendiget werden, weil in den Jahren 1847 und 1848 Krankheiten in Ostrau wütheten, indem am Typhus 1847 gegen 400 und an der Cholera 1848 auch gegen 400 Personen starben, weil die Wirren des Jahres 1848 dazu kamen, hauptsächlich aber, weil die ursprünglich beantragten Quader aus dem hoschtialkowitzer Bruche für ungeeignet befunden wurden, und daher aus dem viel entlegeneren alltitscheiner Bruche bezogen werden mußten.

Die wirklichen Kosten betrugen für den Bau mit Inbegriff der Regulirung der anstoßenden Strasse 65.038 fl., für die Eisenbestandtheile 21.241 fl. und an Regieauslagen 5691 fl., zusammen 91.970 fl.

Die Brücke ist mit Einschluß der Befestigungskammern 65 Klafter lang, und zwar die mittlere Oeffnung, welche die eigentliche Kettenbrücke bildet, 30° 0′ 0″, die zu jeder Seite bestehende Austrittsöffnung 6° 3′ 0″, die zwei Mittelpfeiler, jeder 2° 2′ 0″ und das Befestigungsmauerwerk auf jeder Seite 8° 4′ 0″.

Die Austrittsöffnungen sind aus Bruchsteinen elipsenförmig eingewölbt und an den Außenseiten mit Quadern verkleibet. Die mit Quadern verkleideten Mittelpfeiler, welche beiderseits Rundköpfe haben, sind ohne diese verglichen 5° 4′ 0″ lang, 2° 2′ 0″ breit und vom Roste gemessen bis zur Fahrbahn 4° 1′ 6″ hoch; die darüber stehenden 4° 4′ 6″ hohen und verglichen 1° 4′ 6″ breiten Tragpfeiler, welche mittelst einer Wölbung in Verbindung stehen und inzwischen die 2° 0′ 2″ breite Durchfahrt bilden, sind aus Ziegeln konstruirt und mit Quadern eingefaßt. Alles übrige Mauerwerk besteht aus Bruchstein und ist an den Außenseiten mit Ziegeln verkleidet.

Die Entfernung der Auflagspunkte der Tragketten von einem bis zum andern Pfeiler beträgt 32° 1′ 6″ und von da bis zur Befestigung auf jeder Seite 15° 2′ 3″. Die Breite der Kettenbrücke ist 4° 1′ 0″, der Fahrbahn daselbst aber nur 3° 2′ 0″, ferner die Breite oberhalb der Austrittsöffnungen 4° 4′ 0″ und außer denselben 5° 3′ 0″. Die Fahrbahn der Kettenbrücke hängt mittelst 18 Tragstangen auf 4 Ketten, welche aus 24 Schienen bestehen, deren Querschnitt 1³/₄ Zoll beträgt, ist mit einem eisernen Geländer begränzt, und besteht aus ¹²/₁₆ Zoll starken Unterzügen von Lerchbaumholz und aus doppelter Pfosten-

bedielung von 3 Zoll Stärke. Die 4 Spannketten haben ebenfalls 24 Glieder, welche jedoch stärker als jene der Tragketten gehalten sind und 2 Zoll Querschnitt haben.

Das Befestigungsmauerwerk auf der mährischen Seite und die beiden Mittelpfeiler sind auf pilotirten Rosten, dagegen das Befestigungsmauerwerk auf polnisch-ostrauer Seite auf Felsen und nur zum Theil auf liegendem Roste fundirt. Die Probe über die Haltbarkeit der Kettenbrücke geschah mit einer Belastung von mehr als 2.200 Ct. ohne alle Beschädigung.

e. Die Zwittawa-Brücke bei Brünn.

Ueber den Zwittawa-Fluß nächst Brünn bestand auf der von Brünn nach Olmütz führenden Aerarialstrasse nebst der Hauptbrücke auch eine Austrittsbrücke. Letztere hatte 3 Oiffnungen von 3° 4′ 6″ und erstere zwei Oeffnungen, eine von 4° 0′ 0″ und die andere von 3° 1′ 0″ Lichtenweite. Diese zwei Brücken gewährten dem Hochwasser viel zu geringen Durchlaß und trugen daher wesentlich zu den großen Ueberschwemmungen bei, welche mehrere Vorstadt- und Nachbar-Gemeinden so häufig heimsuchten.

Wegen Schadhaftigkeit wurde die Hauptbrücke im Jahre 1841 demolirt und gleichzeitig der Antrag zur Herstellung einer neuen Brücke gestellt, auch das alte Austritts-Flußbett neben der Strasse bis zur olmützer Gasse nach und nach verschüttet und zu Baustellen verwendet.

Mit der allerhöchsten Entschließung Seiner k. k. Majestät vom 5. Oktober 1844 wurde zwar der Bau einer Kettenbrücke bewilliget, welcher im Jahre 1846 begonnen und 1847 beendet werden sollte; allein alle Lizitationsverhandlungen wegen Sicherstellung dieses Baues blieben fruchtlos, indem bedeutend höhere Anbote gestellt wurden.

In Folge der hierdurch eingetretenen Verzögerung und in Anbetracht, daß eine feste Brücke jeder andern vorzuziehen ist, verordnete das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten (Dekret vom 3. Mai 1850 Z. 1435/73) die Herstellung einer gewölbten Brücke mit einem einzigen Bogen von 14 Klaftern Spannweite nach dem Projekte, welches der Oberingenieur Thannabauer entworfen hat.

Die veranschlagten und bewilligten Kosten betrugen für die Brücke 28.522 fl. 17¾ kr., für die Herstellung der anstoßenden Strasse 6.675 fl. 31 kr. und für die Demolirung der alten Zwittawa-Austrittsbrücke 473 fl. 34 kr., zusammen 35.671 fl. 22¾ kr.

Da sich weder um diesen, noch um den neu veranschlagten Betrag von 39.234 fl. ein Unternehmer fand, wurde das Anbot des Bauunternehmers Johann Zak bestätigt, und demselben der Bau, jedoch ohne die Wasserschöpfung und Wasserfangsherstellung, welche im Regiewege ausgeführt werden sollten, mit 46.409 fl. überlassen.

Der Bau wurde im Monate April 1852 begonnen und sollte kontraktmäßig

bis Ende Oktober 1853 vollendet werden, wurde aber erst im Monate September 1854 beendet und dem öffentlichen Verkehre im Monate Oktober 1854 übergeben. Die Leitung des Brücken- und Straßenbaues führte der Oberingenieur Thannabauer, die Aufsicht der Ingenieur-Assistent Eduard Kaschenreuther.

Die wirklichen Baukosten sind noch nicht bekannt, werden aber annäherungsweise 52.865 fl. und mit den Regiekosten 54 700 fl. betragen.

Die Brücke ruhet auf 298 im Durchschnitte 18 Fuß tief eingerammten Piloten und einem aus $^{10}/_{12}$zölligen weichen Holze bestehenden Roste, ist sammt den 3° 4′ 0″ starken Widerlagsmauern 21° 2′ 0″ lang, 5° 0′ 0″ breit, und vom Roste bis zum Gewölbsanfange 2° 3′ 0″, bis zum Gewölbsscheitel 4° 1′ 3″, bis zum Hauptgesims 4° 5′ 6″ und bis zum Horizonte der Fahrbahn 5° 0′ 2″ hoch. Das am Kämpfer aus 4′ 9″ und im Scheitel 3′ 3″ hohen Quadern bestehende Gewölbe hat eine Spannweite von 14 Klaftern und eine Bogenhöhe von 1° 4′ 3″. Die Setzung desselben betrug nach der Ausrüstung $2^1/_2$, und nach der vollen Belastung $3^1/_4$ Zolle. Das Kordongesims, welches in der Höhe des Kämpfers an den Stirnseiten angebracht ist und sich in das Gewölbe verliert, ist 1′ 10″ hoch und 9 Zoll vorspringend, das Hauptgesims dagegen nur 1′ 2″ hoch und $9^1/_2$ Zoll vorragend. Das Mauerwerk bestehet aus Bruchstein, jedoch sind die Widerlagspfeiler und die abgeböschten Flügel an der Außenseite mit Quadern und im Uebrigen mit Ziegeln verkleidet. Die aus Ziegeln konstruirten, 18° 2′ 0″ langen, 2′ 9″ hohen und 1′ 6″ dicken Parapetmauern sind mit 21 Zoll breiten und 6 Zoll hohen Quaderplatten überdeckt. Zur Ableitung des Wassers sind zu beiden Seiten der Brücke gepflasterte Rinnsäle von 2′ 6″ Breite angebracht.

Die neue Straße hat von der olmützer Gasse anfangend eine Steigung von $^3/_4$ Zollen und nächst der Brücke beiderseits auf 24 Klafter Apparellen mit 2 Zoll Steigung. Die größte Aufdämmung, welche dabei vorgekommen, ist nächst der Brücke und beträgt 11′ 6″; übrigens ist die Straße vor der Brücke 6° 3′ 0″ und hinter der Brücke 5 Klafter breit gehalten.

Nun wird auch das alte Flußbett bis zu jenem Punkte verschüttet, wo der paralell mit demselben in einiger Entfernung neu ausgehobene Mühlgraben in das erstere einmündet.

Noch weit mehr wurde aber der Staatsschatz durch den ohne Vergleich weit höher gestiegenen Aufwand für eine bessere Straßenpflege in Anspruch genommen. Denn er verdoppelte sich in einem Jahrzehende und stieg gegen die frühere Zeit auf mehr als das Vierfache. Noch zu Ende des vorigen Jahrhundertes sollte der Regieaufwand, die Reparation und Conservation der m. s. Straßen von 90 Meilen Länge nie mehr als 71.000 fl. kosten (Hfdt. 31. Mai 1790). Allein im Durchschnitte der 9 Jahre 1793 — 1801 wurden jährlich

bereits 16.944 fl. auf die Strassenconstruktion, 37.320 fl. auf die Reparation und 71.169 fl. auf die Conservation ausgegeben.

Bei dem Steigen der Strassenerfordernisse reichten die Kräfte des Wegfondes und die Mauteinkünfte nicht mehr aus *); es wurde daher 1804 die unentgeltliche Strassenrobot der robotpflichtigen Unterthanen auf zwei Meilen zu beiden Seiten der Strassen, jährlich mit 3 — 5 Tagen (Hfzdt. 26. Dezember 1803 Z. 21.794), und, da auch diese Unterstützung noch nicht hinlänglich war, 1810 die Brückenmaut in Mähren und Schlesien eingeführt (Patent 22. März 1810), dagegen aber mit Ende des J. 1812 wieder die Strassenrobot aufgehoben (Hfzdte. 20. Dezember 1811 Z. 18.715 und 31. Jänner 1812 Z. 1332) und die Zufuhr des Conservations-Materials, nach dem Beispiele Böhmens, im Lizitationswege zeitlich verpachtet (die Erzeugung blieb noch in Regie bis in die spätere Zeit).

Im Durchschnitte der 6 Jahre 1806—1811 kostete die Unterhaltung von 100 Meilen Strassen sammt Regie, mit Ingebriff der unentgeltlichen Robotleistung der Unterthanen, jährlich 469.264 fl. 57 kr. (1808: 642.926 fl. Bankozettel, 1811: 378.737 fl. W. W. ohne die Regiekosten der Direktion von 6200 fl.).

Der Wegmautfond hatte 1810 eine Einnahme von 1.141.680 fl. Bankozettel und die Reste getilgt, 1811 aber einen reinen Zufluß von 560.537 fl. W. W. (darunter die neuen Brückenmäute mit ungefähr 53.759 fl.).

Bis zu den 1820ger Jahren stieg das jährliche Erforderniß des Unterhaltes von ungefähr 103 Meilen Strassen in runder Zahl auf 200.000 fl. C. M.

Das bewilligte Budget des m. s. Strassenfondes für 1827 betrug für den ordentlichen Strassendienst (Conservation und Regie) . 213.839 fl. C. M.,
für Reconstruktion und Construktion (eigentlich nur letztere mit 32.000 fl. für den trübauer und eben so viel für den jägerndorfer Strassenbau) . . . . 74.000 „ „
auf Pensionen und Gnadengaben . . . . 7.968 „ „
zusammen . . 295.807 fl. C. M.

---

*) Die Nebeneinnahmen des Strassenfondes, welche bei den Landschafts-Einnehmer-Aemtern und Kreiskassen, dann dem Prov. Zahlamte einflossen (Gubdte. 14. September 1799 Z. 15127, 9. Jänner 1809 Z. 441, 17. Jänner 1831 Z. 1620, 3. Oktober 1834 Z. 35.215, 15. Jänner und 17. Juli 1835 Z. 46.960 und 28.229), waren unbedeutend. Die beträchtlichsten waren die (S. 24 und 29 erwähnten) jährlichen Conservationsbeiträge der Obrigkeiten und Gemeinden der Strassendurchfahrtsorte. Die Erhaltung der Strassen daselbst war jährlich auf 6.717 fl. 22 kr. berechnet, wovon auf das Aerar 2.889 fl. 55 kr., der Rest von 3.817 fl. 26 kr. aber mit $^2/_3$ oder 2.544 fl. 58 kr. auf die Obrigkeiten und mit $^1/_3$ oder 1.272 fl. auf die Gemeinden entfielen (Gubdt. 14. September 1799 Z. 15.127), dann für die noch nicht belegten Orte an neuen Strassen jährlich mit 1.321 fl. 48 kr., wovon auf das Aerar 660 fl. 54 kr., die Obrigkeiten 440 fl. 36 kr. und die Gemeinden 220 fl. 18 kr. kamen (Hfdt. 11. Februar 1808 Z. 2539, Gubdt. 3. August 1808 Z. 16306).

Wirklich ausgegeben wurden	1827:	1828:
ı ordentlichen Straſſendienſte	230.497 fl.,	222.687 fl. C. M.,
ıf Conſtruktionen (neue Bauten) . . .	55.669 „	61.810 „ „
ıf Penſionen und Gnadengaben	8.279 „	8.644 „ „
zuſammen . .	294.445 fl.,	293.141 fl. C. M.

Im Jahre 1829 erhöhten ſich die Ausgaben auf 327.669 fl. C.M. (68.967 fl. übauer und jägerndorfer Straſſenbau), 1830 auf 323.177 fl.

Zur Erhaltung und zum Neubaue von Staatsſtraſſen in Mähren und ;chleſien wurden weiter aus dem Staatsſchatze bewilligt:

Zur Erhaltung (ordentliches Erforderniß)	Für progreſſive Bauten (außerordentl. Erforderniß)	Zuſammen
831 246.315 fl.	109.131 fl.	355.446 fl. CM.
832 275.611 „	117.842 „	393.453 „ „
1833 243.000 „	52.859 „	295.989 „ „
1834 248.275 „	65.029 „	313.304 „ „
1835 270.847 „	53.163 „	324.010 „ „
1836 306.100 „	53.145 „	359.245 „ „ (1836 auf Erhaltung u. neue Herſtell. 466.248 fl. verwendet).
1837 368.561 „	100.966 „	469.527 fl. CM. (1837 auf Erhalt. und neue Herſtell. 461.694 fl., davon auf Conſervation 383.697 fl. verwendet).
1838 372.892 „	103.941 „	476.833 fl. CM.
1839 362.600 „	177.531 „	540.131 „ „ (1839 betrug der ganze Straſſenaufwand 376.105 fl.).
1840 375.842 „ (wirkliche Ausgabe)	9.733 „ (wirkliche Ausgabe)	385.575 fl. CM. (wirkl. ausgegeben, bewilligt waren 424.449 fl.).
1841 413.991 fl 20 kr.	32.495 „ (Oſtrau)	436.839 fl CM. (wirkl. ausgegeben, davon für Neubauten 32.495 fl.).
1842 404.790 „ 34²/₄ „	44.928 „ 7 kr. (Oſtrau 9.928 fl., Sternberg 20.000 fl., lobniger Straſſe 15.000 fl.)	449.718 fl. 41²/₄ kr. CM.

Das größte Steigen ergab ſich bei der Conſervation (mehr Schottermate- ial), von 166.500 fl. im Jahre 1831, auf 218.250 fl. im Jahre 1836 (neue Verwaltung unter Oberbaudirektor Eſch) und 275.000 fl. im Jahre 1838 u. ſ. w., ›ann für Arbeiten, Reiſen.

In späterer Zeit gingen die Auslagen für die Unterhaltung der Straſſen, weniger in Folge des geringeren Bedarfes als der minderen Bewilligung wegen der Finanz-Bedrängnisse, wieder herab.

Im Allgemeinen ergibt sich aus den Rechnungsabschlüssen der 20 Jahre von 1828 bis 1847 über den Straſſenaufwand in Oesterreich (ohne die ungar. Länder), daß sich die Straſſenlänge von 2.034 auf 2412, also um 378 Meilen, erhöhte, die currenten Auslagen durchschnittlich in 16 Procent Regiekosten, 80 Procent Unterhaltungskosten und 4 Procent Wiederherstellungsbauten zerfallen, die Unterhaltungskosten — größtentheils Beschotterung — im Durchnitte 1.636 fl. auf eine Meile betragen (in N. Oesterreich über 4.000 fl., in Dalmatien nur etwas über 500 fl) und im Allgemeinen, jedoch sehr ungleich, gestiegen sind. Während sie nämlich in den Gebirgsländern Tirol, Steiermark, Kärnthen und Krain bis zum $2^1/_2$ bis 3 fachen, in N. Oesterreich auf den 2 fachen Betrag, in Mailand und Venedig um $^1/_4$, in Mähren und Schlesien um $^1/_6$ stiegen, blieben sie in Böhmen, trotz des Zuwachses von 152 Meilen Straſſen, so wie auch in Oberösterreich, Galizien und Dalmatien — Schwankungen abgerechnet — ziemlich gleich und fielen sogar im Küstenlande. In Dalmatien, Böhmen, im Küstenlande und in Italien, wo die meisten neuen Straſſen zuwuchsen, sind die Unterhaltungskosten am geringsten (Freiherr von Reden, österr. Finanzstatistik S. 799).

Mähren und Schlesien hatten es nun dahin gebracht, daß sie mit einem Netze von Aerarialstraſſen sowohl in der Richtung der Hauptstadt Brünn zu den Landesgränzen, als auch durch große Durchzüge gegen benachbarte Länder durchschnitten werden. Dies erforderte eine dem damaligen Stande der politischen und kommerziellen Verhältnisse angemessene theilweise Abänderung der bisher gebräuchlich gewesenen Benennungen der Aerarial-Straſſenzüge. Es erfolgte daher auf den Schluß des Jahres 1847 eine zum Theile neue Benennung und Eintheilung der Aerarialstraſſen in Mähren und Schlesien (Gubdt. 13. Mai 1848 Z. 19.097), wie sie die nachfolgende Tabelle enthält.

Tabelle

der Benennung und Eintheilung der Aerarial-Straßen in Mähren und Schlesien.

I. Hauptstraßen: a) Von der Hauptstadt ausgehend, b) aus andern Ländern eintretend.
II. Verbindungs-Straßen: a) Zwischen Haupt-, b) zwischen Verbindungsstraßen.
Im Jahre 1847.

Benennung des Straßenzuges									
Nr.	Benennung	Richtung			Länge				
		von	über	bis	im eigenen Zuge		gemeinschaftlich mit andern Straßen		zusammen
					Klafter	Meilen	Klafter	Meilen	Meilen
	Hauptstraßen								
	a. Von Brünn nach den Landesgränzen.								
1	Brünner Vorstadtstraßen.	Umgebung der Stradt Brünn			5606	$1^{1606}/_{4000}$	—	—	$1^{1606}/_{4000}$
2	Wiener	Nikolsburg	Pohrlitz	Brünn	26301	$6^{2301}/_{2000}$	—	—	$6^{3815}/_{4000}$
	im Zuge 1	—	—	—	—	—	1514	$^{1514}/_{4000}$	
3	Olmützer	Brünn	Wischau Pröblitz Proßnitz	Olmütz	39816	$9^{3816}/_{4000}$	—	—	$10^{569}/_{4000}$
	im Zuge 1	—	—	—	—	—	753	$^{753}/_{4000}$	
4	Leipniker	Olmütz	Leipnik Weißkirch	Freiberg	40000	10	—	—	10
5	Teschner	Freiberg	Mistek Friedek Teschen Skotschau	Bielitz	37941	$9^{1941}/_{4000}$	—	—	$9^{1941}/_{4000}$

Nr.	Benennung des Strassenzuges: Benennung	Richtung: von	Richtung: über	Richtung: bis	Länge im eigenen Zuge: Klafter	Länge im eigenen Zuge: Meilen	gemeinschaftlich mit andern Strassen: Klafter	gemeinschaftlich mit andern Strassen: Meilen	zusammen: Meilen
	b. Aus andern Ländern eintretend und durchziehend								
6	Budwitzer	Znaim	Budwitz Schelletau Stannern	Iglau	46751	$11^{2751}/_{4000}$	—	—	$11^{2751}/_{4000}$
	Verbindungsstrassen								
7	Znaimer	Pohrlitz	Lechwitz	Znaim	20208	$5^{208}/_{4000}$	—	—	$5^{1206}/_{4000}$
	im Zuge 6	—	—	—	—	—	998	$^{998}/_{4000}$	
8	Groß-Meseritscher	Brünn	Schwarzkirchen Biteſch Meseritsch Regens	Iglau	43794	$10^{3794}/_{4000}$	—	—	$11^{1699}/_{4000}$
	im Zuge 2 391°, im Zuge 1 1514°, zusammen	—	—	—	—	—	1905	$^{1905}/_{4000}$	
9	Czernahorer Ausästung bei Zwittau gegen Politschka	Brünn	Czernahora Brüsau Zwittau	an die böhm. Gränze gegen Leitomischel	37661	$9^{1661}/_{4000}$	—	—	$10^{1192}/_{4000}$
	in Böhmen	—	—	—	2978	$^{2978}/_{4000}$			
	im Zuge 1	—	—	—	—	—	553	$^{553}/_{4000}$	
10	Austerlitzer	Brünn	Austerlitz	Göding	27565	$6^{3565}/_{4000}$	—	—	$8^{3690}/_{4000}$
	im Zuge 3 7372°, im Zuge 1 753°, zusammen	—	—	—	—	—	8125	$2^{125}/_{4000}$	

Benennung des Straßenzuges

Nr.	Benennung	Richtung von	Richtung über	Richtung bis	Länge im eigenen Zuge Klafter	Länge im eigenen Zuge Meilen	Länge gemeinschaftlich mit andern Straßen Klafter	Länge gemeinschaftlich mit andern Straßen Meilen	Länge zusammen Meilen
11	Trübauer	Olmütz	Loschitz Müglitz Trübau	Zwittau	40497	$10\frac{497}{4000}$	—	—	$10\frac{497}{4000}$
12	Höfer	Olmütz	Sternberg Bärn Hof	Troppau	39645	$9\frac{3645}{4000}$	—	—	$10\frac{1391}{4000}$
	Ausästung von Troppau n. Preuß. Klingenbeutel	—	—	—	1746	$\frac{1746}{4000}$	—	—	
13	Lobniger	Olmütz	Sternberg Lobnig Freudenthal	Zuckmantel	36634	$9\frac{634}{4000}$	—	—	$12\frac{1734}{4000}$
	in Zuge 12	—	—	—	—	—	13100	$3\frac{1100}{4000}$	
14	Jägerndorfer	Troppau	Jägerndorf Olbersdorf	Bartelsdorf	26994	$6\frac{2994}{4000}$	—	—	$6\frac{2994}{4000}$
15	Schönberger	Troppau	Freudenthal Schönberg	an die böhm. Gränze nach Gabel	66452	$16\frac{2452}{4000}$	—	—	$17\frac{8}{4000}$
	im Zuge 14	—	—	—	—	—	1556	$\frac{1556}{4000}$	
16	Mähr. Ostrauer	Troppau	M. Ostrau	Teschen	32340	$8\frac{340}{4000}$	—	—	$8\frac{1053}{4000}$
	im Zuge 5	—	—	—	—	—	713	$\frac{713}{4000}$	
17	Jablunkauer	Teschen	Wendrin	Jablunkau	18468	$4\frac{2468}{4000}$	—	—	$5\frac{3621}{4000}$
	im Zuge 5	—	—	—	—	—	713	$\frac{713}{4000}$	
	Ausästung von	Toschonowitz	nach	Ribory	4440	$1\frac{440}{4000}$	—	—	

Für das Jahr 1848 wurden die Aerarial-Strassen Mährens und Schlesiens mit $146^{2385}/_{4000}$ österr. Meilen (122 Klafter neu zugebaut oder inkamerirt), die Kosten der Erhaltung mit 344.318 fl., der Regie mit 56.546 fl. und der Umstaltung, wie des Neubaues mit 59.191 fl., zusammen der ganze Strassenbau-Aufwand mit 460.055 fl. nachgewiesen. Dieser war nur noch in Dalmatien, im Küstenlande und in Ober-Oesterreich (416.470 fl.) geringer, in allen andern Ländern der österr. Monarchie höher (N. Oesterr. $1^{3}/_{10}$ Mill., Galizien bei 1 Mill., Böhmen 781.084 fl.). Ohne allen Vergleich stand der Wasserbau-Aufwand (mit den Regiekosten 1848: 1.461, 1847: 5.351 fl.) weit hinter den übrigen Ländern zurück, in welchen derselbe auf 42.138 (Dalmatien), 80 — 172.000 und in N. Oesterreich auf 759.791 fl. stieg. An Aerarial-Strassen entfielen zwar in Mähren und Schlesien weniger Current-Klafter auf eine Quadratmeile (1.233), als in Böhmen (2.233), im Küstenlande (1989), in Oesterreich ob (1620) und unter der Ens (1470), Dalmatien (1545), Kärnthen und Krain (1444) und Tirol (1395); Mähren und Schlesien gingen in dieser Hinsicht nur Steyermark (1050) und Galizien (1012) vor; rechnet man aber die 865 andern (Bezirks-) Strassen hinzu, welche damal Mähren und Schlesien besaßen, so nahmen sie mit ihren Gesammtstrassen (8.506 Currentklafter auf eine Quadratmeile) unmittelbar den Platz hinter Oberösterreich (10.836) und Böhmen (9.461) ein (N. Oesterreich 5.071, Steyermark 5.639, Kärnthen und Krain 6.611, Küstenland 6.906, Tirol 3.981, Galizien 1.402, Dalmatien 5.499 *).

Vom Jahre 1840 bis 1849 hatte sich der Stand der Aerarialstrassen in Mähren und Schlesien von 120·89 auf 149·04, der Bezirksstrassen von 552·00 auf 865·00, zusammen auf 1.014·00 österr. Meilen gehoben; es kamen daher in Mähren und Schlesien 2·131 Meilen Strassenlänge auf eine österr. Quadratmeile (in der Lombardie 9.838, Venedig 5.947, Ober-Oestereich und Salzburg 2.709, Böhmen 2.348 u. s. w. bis 0·299 in Siebenbürgen) und es zeigte sich, daß in Venedig, der Lombardie, Böhmen, Mähren und Schlesien, Ober-Oesterreich mit Salzburg und in Steyermark die größte Sorgfalt auf den Strassenbau aus Gemeinde- und Kronlandsmitteln verwendet werde (Hain II. 385).

Im Jahre 1850 wurden für Mähren und Schlesien $148^{3490}/_{4000}$ Meilen Staatsstrassen nachgewiesen (N. Oesterreich 131, Ober-Oesterreich 135, Böhmen 507, Galizien 388, Tirol 172); die Regiekosten betrugen 47.895, der Unterhalt

---

*) Mitth. aus dem Gebiete der Statistik, Wien 1852, S. 50. Nieder-Oesterreich hatte damal 127, Ober-Oesterr. 135, Steyermark $102^{1}/_{2}$, Kärnthen und Krain $127^{1}/_{2}$, Küstenland $68^{3}/_{4}$, Tirol $171^{1}/_{2}$, Böhmen $504^{1}/_{2}$, Mähren und Schlesien $146^{1}/_{2}$, Galizien (ohne Krakau) 387, Dalmatien 86 Aerarial- und N. Oesterr. $311^{1}/_{4}$, O. Oesterr. $767^{1}/_{4}$, Steyermark $448^{2}/_{4}$, Kärnthen und Krain $456^{1}/_{4}$, Küstenland 170, Tirol $318^{1}/_{4}$, Böhmen 1.634, Mähren und Schlesien 865, Galizien 149 und Dalmatien $219^{3}/_{4}$ andere, zusammen alle diese Länder $1.856^{1}/_{2}$ Aerarial- und $5.339^{1}/_{4}$ andere Strassen.

264·912, die currenten Auslagen zusammen daher 312 807 fl., die Verbesserungen 2.356, die Neubauten 63.031, die progressiven Bauten sonach 65.387 fl., die Gesammtauslagen aber 378.194 fl.; die Wegmaut brachte dagegen nur 257.957, daher um 120.237 fl. weniger ein, obwohl Mähren und Schlesien bei ihrem lebhaften Verkehre nach Oesterreich (3.730 fl.) das größte Mauterträgniß (mit 2428 fl., 1849: 2039 fl.) auf eine Meile geben und neben Böhmen (789 fl.) die geringste Aufzahlung zum Strassenunterhalt erfordern (799 fl. auf 1 Meile). (Reden österr. Finanzstatistik S. 779 — 783, Hain II. 386.)

Als im Jahre 1850 die politische Verwaltung Schlesiens wieder von jener Mährens getrennt und für das erstere auch eine eigene Baudirektion bestellt wurde, kamen auf Mähren $105^{1465}/_{4000}$ Meilen Reichsstrassen und zwar $62^{983}/_{4000}$ im brünner und $43^{482}/_{4000}$ im olmützer Kreisbauamtsbezirke. Obwohl sie sich im Allgemeinen in einem befriedigenden Zustande befanden, hatte doch schon die Beschränkung der Unterhaltsmittel nachtheilige Folgen geäußert. Die Nachpflanzung und Pflege der Strassenalleebäume, 1848 und 1849 gänzlich vernachlässigt, geschah auch noch jetzt nicht mit der gehörigen Sorgfalt.

Auf Schlesien entfielen bei der Theilung im Jahre 1850: $43^{2766}/_{4000}$ Meilen Staatsstrassen, wovon $42^{3107}/_{4000}$ Schotterstrasse vom Strassenfonde und 3658 Klafter Pflasterung von Gemeinden erhalten wurden.

Ueberblicken wir die Aenderungen des Standes der Strassen in Mähren und Schlesien seit 1843, wo dieselben eine Länge von $122^{1380}/_{4000}$ Meilen erreicht hatten ($120^{1387}/_{4000}$ Meilen Schotterstrasse, $1^{3992}/_{4000}$ Pflasterung), so nahmen, ohne Rücksicht auf kleinere Umlegungen und Bauten, insbesondere die Uebernahme der lobniger (über 6 Meilen) und gabler Strasse ($16^{1}/_{2}$ M.), der Ausbau der lobniger Strasse ($2^{3725}/_{4000}$ M.), der Umbau der jablunkauer Strasse bei Czacza (551 Klf. kürzer), der sternberger und schwarzkirchner Bergstrasse und der Strasse bei Iglau wesentlichen Einfluß. In Folge dessen stieg die Gesammtlänge der m. schl. Strassen im Jahre 1844 auf $129^{08}/_{4000}$, im J. 1845 auf $132^{603}/_{4000}$, im Jahre 1847 auf $148^{3649}/_{4000}$ und 1848 auf $149^{230}/_{4000}$ Meilen, worin das Jahr 1849 keine Aenderung brachte. Der aus der Theilung des J. 1850 hervorgegangene Stand von $105^{1464}/_{4000}$ M. in Mähren hat sich bis einschließig des J. 1854 nur auf $105^{1781}/_{4000}$ gehoben, wovon $104^{560}/_{4000}$ M. Schotterstrasse und $1^{1221}/_{4000}$ M. Pflasterung ist; von der ersteren werden $^{707}/_{4000}$, von der anderen $1^{982}/_{4000}$ M. von Gemeinden erhalten.

Nach der Theilung der Strassen im Jahre 1850 kamen im J. 1851 in Schlesien 1.933, in Mähren 1.085 Currentklafter Aerarial-Strasse auf jede Quadratmeile (in der Lombardie 4.032, in Böhmen 2.363), auf 100 Einwohner in Schlesien 37, in Mähren 24 Klf. (in N. Oesterr. 412, Salzburg 132, Böhmen 49); die Strassenbaukosten einer Längen-Meile betrugen für die Regie in Mähren 219, in Schlesien 194 fl., für die Conservation in Mähren 2.299, in Schlesien 1.957 fl. (N. Oesterr. 4.865, Böhmen 1.233), für Verbesserungen in Schlesien 98, in Mähren 85 fl., für den Umbau nichts, für den Neubau in

Mähren 70 fl., in Schlesien nichts, zusammen in Mähren 2.673, in Schlesien 2.249 fl. (N. Oesterr. 8.136, Böhmen 1.610) (Reden, S. 802).

Die Dotation und Verwendung des Straßenfondes seit dem J. 1843, sowohl im gewöhnlichen, als außerordentlichen Erforderniße oder für progressive Bauten (der Bau der lobniger Straße, Umbau in und bei Sternberg, bei Schwarzkirchen, Friedek, Czacza, der teschner Straße, die Zwittawa-Regulirung, der Bau der Brücken in Iglau, Ostrau und Brünn) zeigt die nachfolgende Uebersicht:

	Im Verwaltungs-Jahre	Bewilligte Dotation		Verwendet	
		currente	außerordentliche	currente	außerordentliche
		fl.	fl.	fl.	fl.
Für Mähren und Schlesien	1843	396423	15000	394269	15000
	1844	404012 10300	51680	431343	49195
	1845	.09253 5367	45729	408801	41985
	1846	384000	65259	352759	62078
	1847	367000	75957	350949	46870
	1848	365000	95229	369365	54308
	1849	390000	69840	384377	82091
Für Mähren allein	1850	279927	45860	249456	64260
	1851	244283	19734	222181	17081
	1852	255479	11124	279678	19051
	1853	253629	8850	251495	33032
	1854	277000	6000	276847	8900

Von der Dotation, welche im ordentlichen Erforderniße für 1850 mit 391.127 fl. für Mähren und Schlesien bewilligt wurde, entfielen auf das letztere Land 111.190 fl. und es ergab sich in demselben eine außerordentliche Verwendung von 3.099 fl.

XI.

Straßen-Polizei.

Mähren und Oesterr. Schlesien kamen bisher eben so wenig zu einem allgemeinen Straßenpolizei-Gesetze, wie das erst jetzt zu einer wahren Einigung

gelangende Oesterreich überhaupt. Man fühlte zwar das Bedürfniß desselben und es wurden auch wegen Erlassung eines solchen in neuerer Zeit Verhandlungen gepflogen; allein die Verschiedenartigkeit der Verhältnisse der einzelnen Kronländer hinderte die Ausführung und es blieb bei den provinziellen Vorkehrungen (Hfzdt. 18. September 1840 Z. 12.721). Man behalf sich daher mit speziellen Vorschriften und sammelte dieselben zeitweise in eine Uebersicht. So brachte das Gubernialdekret vom 12. Juni 1789 Z. 10.860 die bis dahin erflossenen Straffenpolizei-Gesetze zur genauen Handhabung in Erinnerung und verpflichtete die Kreisämter, auf ihre Befolgung zu sehen, die Wirthschaftsämter und Gerichte (Obrigkeiten und Gemeinden) aber, bei eigener Vertretung wirksamen Beistand zu leisten. Es waren dies die Anordnungen wegen freien Schottergrabens (Hfdt. 12. November 1755, Circ. 17. Mai 1756 — Prämien auf die Auffindung und Anzeige guter Schottergruben, — Gubdt. 11. Mai 1764); wegen Hemmung der Wagenräder durch Radschuhe auf Bergen (Repräsentationsdkt. 7. Okt. 1754, Gubdt. 14. September 1781); das Verbot der übermäßigen Wagenbefrachtung (Hfdt. 29. Juli 1747), des Weidens und Viehtriebes über die Stein- und Wasserterrassen (Circ. 23. Juni 1777 — auch Gubdte. 14. August 1756 und 12. Juli 1776) und der Verletzung der Markirsäulen (Gubdt. 16. Februar 1774); die Anordnungen wegen Setzung der Straffenbäume und gegen ihre Beschädigung (Hfdt. 24. September 1763, Gubdte. 12. Juni 1767, 18. März und 30. September 1768, 3. Februar 1772, 29. Jänner 1780, 12. Mai und 7. September 1781); wegen Herstellung der Straffen in den Durchfahrtsorten (Hofrescr. 1757, Hfdt. 17. Juni 1770, Gubdte. 23. Juli 1773 und 25. Dezember 1775); wegen Freilassung der Passage und gegen die Verunreinigung der Straffen in den Durchfahrtsorten (Polizeiordnung Brünn den 12. Juni 1786, Wien 28. Juli 1756, Brünn 12. Juni 1789).

Sowohl diese älteren, als die nachgefolgten Straffenpolizei-Vorschriften geben Bürgschaft für die Sorgfalt, welche die Staatsverwaltung für die Erhaltung und ungehemmte Benützung der Straffen stets an Tag legte und, nach mehreren erfolglosen Verhandlungen in früherer Zeit (a. h. Entschließung 3. August 1815 und 10. Februar 1844), in der Errichtung der Gensdarmerie (a. h. Entschl. 18. Jänner 1850 Nr. 19 des Reichsgesetzblattes) sich vorzugsweise bethätigte.

Von solchen Straffenpolizei-Vorschriften verdienen eine besondere Erwähnung: Die Beschränkung der Ladung der Frachtwägen, früher (a. h. Rescr. 10. Juli 1747) bis 30, später (Circ. 17. Februar und 22. Mai 1750, 4. Februar 1754, Hfzdt. 4. April 1805, Gbdt. 19. April 1805 Z. 6953) bis 60, dann (Hfzdte. 31. Juli 1832 Z. 33.555, 27. Mai und 4. August 1837 Z. 10.110 und 17.085, Gbcir. 31. Mai 1833 Z. 17.159, 17. Juni und 23. August 1837 Z. 22.687 und 30.441) bis 62 und mit dem Wagen bis 97 Centner (die beabsichtigte Aufstellung von Brückenwagen unterblieb); das Verbot der Führung der sogenannten Wildbahn (Circ. 17. Februar und 22. Mai 1750, dann 14.

August 1756) und einer größeren Bespannung als von 6 Pferden (Circ. 4. Februar 1754); die Begünstigung der Einführung breitfelgiger Wägen (von wenigstens 6 Zoll) durch Gewährung unbeschränkter Ladungsfreiheit und Nachsicht der Hälfte der Mautgebühren (Hfzdt. 9. Mai 1811 Z. 6524, Gubcirc. 24. Mai 1811 Z. 11.909, Hfzdt. 7. Jänner, Gubcirc. 12. Februar 1819 Z. 3.164, Hfkammdt. 8., Gubcirc. 21. September 1821 Z. 25.523, Hfzdt. 17. August 1825 Z. 32.956, Gubcirc. 2. September 1825 Z. 26.587); das Regulativ über die Art der Einrichtung des Fuhrwerkes hinsichtlich der Breite der Ladung, Zahl der Pferde, des Gewichtes der Ladung, des Bremsens und der Herstellung der Räder (a. h. Entschl. 19. Oktober 1839, Hfzdt. 30. April 1840 Z. 10.259, Gubcirc. 12. Juni 1840 Z. 23.261); das Verbot des Anhängens kleinerer an größere beladene Frachtwägen (Hfzdt. 30. August 1823 Z. 27.577, Gubcirc. 31. Oktober 1823 Z. 31.309); das Verbot des Bergabfahrens ohne Sperrung der Räder durch einen Radschuh (a. h. Rescr. 10. Juli 1747, Circ. 7. Oktober 1754, Patent 22. März 1810, Hfzdt. 1. Dezember 1825 Z. 35.799, Gubcirc. 16. Dezember 1825 Z. 38.893); die Freihaltung der Strassen 9 Schuh vom äußern Strassengraben durch das Verbot aller Bauherstellungen auf diese Distanz (Gubdte. 7. Oktober 1797 Z. 16.684, 31. Juli 1829 Z. 30.441, 23. März 1832 Z. 7729, Hfzdt. 7. März 1834 Z. 4555, Gubcirc. 11. April 1834 Z. 10.744, Bauordnung von 1835); die Anordnung, daß die sich begegnenden Wägen links ausweichen sollen (Hfzdt. 17. Juni, Gubcirc. 6. Aug. 1824 Z. 21.336, 14. Dezember 1833 Z. 41.641); die Sorge für Erweiterung der engen Passagen (Hfzdt. 16. August, Gubdt. 5. September 1823 Z. 25.856, Hfzdt. 17. Juni, Gubcirc. 6. August 1824 Z. 21.336); das Verbot des Verstellens der Strasse mit Wägen u. dgl. (Gubdt. 7. Juni 1803 Z. 8776, 27. August 1804 Z. 14.399, Hfzdt. 7. März 1834 Z. 4555, Gubcirc. 11. April 1834 Z. 10.744); die Ahndung aller Strassenbeschädigungen oder der sogenannte Strassenfrevel (Repdt. 12. Jänner 1756, Gubdt. 12. Juli 1776, Strafgesetz von 1803 II. T. §. 76, Gubdte. 27. August 1804 Z. 14.399, 14. Juni 1805 Z. 10.613, 5. Juli 1806 Z. 10.879, 7. November 1817 Z. 30.169, Gubcirc. 12. März und 15. Oktober 1819 Z. 950 und 26.234, 24. August 1821 Z. 22.755, 18. Juli 1834 Z. 24.860, Hfzdt. 13. Jänner 1837 Z. 22.859, Gubcirc. 11. Februar 1837 Z. 4.222); die Auslichtung der Waldungen auf 6 — 10 Klafter Breite (Hfzdt. 13. Mai 1830 Z. 10.410); die (S. 33 und 55) schon ausführlicher erwähnte Bepflanzung der Strassen mit Bäumen zur Zierde und zum Schutze; endlich die Abräumung des Schnees von den Strassen (Schneeausschauflung), welche auf Kosten des Strassenfondes gegen billige Bezahlung belassen wurde (Hfdt. 2. September 1803 Z. 14.333) und demselben, wie die Kothabräumung, im Verhältnisse, wie bei Strassen im Freien, auch in den Durchfahrsgemeinden oblag (Hfzdt. 28. Februar 1841 Z. 2521). Die in der Nähe der Strassen gelegenen Gemeinden wurden verpflichtet, die nöthigen Arbeiter zu stellen, welche

die Zahlung im Wege der Obrigkeit erhielten, um sich der richtigen Stellung und Verwendung der ausgewiesenen Arbeiter zu versichern (Gubdte. 1. April 1825 Z. 4.883, 26. April 1833 Z. 9.127, 23. Oktober 1835 Z. 39.709 und 20. Juli 1838 Z 25.301). Diese Leistung der Nachbargemeinden glich mehr einer Zwangs-Verpflichtung, denn der Taglohn wurde 1804 nur mit 10—12, 1817 mit 24 kr. W. W., 1820 mit 18 kr. W. W., 1821 mit 7 kr. C. M. für einen Kopf ohne Unterschied vom Gubernium festgesetzt und seitdem durch viele Jahre unverändert belassen; dennoch gab es schneereiche Winter, in welchen die für Schneeabräumung bewilligte Dotation von einigen tausend Gulden (gewöhnlich 3.000 fl.) bei weitem nicht ausreichte (1830 wurden hiefür mehr als 30.000 fl. ausgegeben). Die kaiserliche Verordnung vom 3. Jänner 1851 (Nr. 16 des Reichsgesetzblattes) änderte an dem Systeme weniger (nur die Durchfahrten haben die Gemeinden ohne Vergütung zu räumen), als es die praktische Ausführung fest regelte und die Vergütung bis zur Hälfte des jeweiligen Taglohns ausdehnte.

Die Ministerial-Verordnung vom 20. Jänner 1852 (Nr. 28 des Reichsgesetzblattes) wies die bisher in den Straßenfond eingeflossenen Strafgelder wegen Uebertretungen der Straßenpolizei-Gesetze dem Orts-Armeninstitute zu.

Zur wirksamen Handhabung der Straßenpolizei fehlte es bis zur Einführung der Gensdarmerie an den nöthigen Organen, da die Straßeneinräumer hiefür nicht ausreichten. Daher war auch die Aufsicht der Kreisämter und die Beistandleistung der Gemeinden und Obrigkeiten nicht von sonderlichem Erfolge.

Mehr wurde für die Beaufsichtigung des Straßenstandes gesorgt. Es gehört nicht nur seit einem halben Jahrhunderte zu den Verpflichtungen der Straßen- und beziehungsweise Baudirektoren, alle Aerarialstraßen entweder selbst oder durch Stellvertreter jährlich zweimal zu bereisen, sondern man betheiligte auch die Kreis-, Post- und die früher bestandenen Bankal- (Maut-) Aemter bei dieser Aufsicht. Die Postmeister erhielten die Weisung, in den vorschriftmäßigen Anzeigen über die Beschaffenheit der Straße die Gebrechen genau zu bezeichnen (Gubdt. 1. März 1790 Z. 3729). Den Kreisämtern, welche durch ihre auf Commissionen reisenden Beamten und durch die bei denselben eintreffenden Wirthschaftsbeamten vom Stande der Straßen Nachrichten einholen konnten, wurde eine genaue Aufsicht auf die Straßen zur Pflicht gemacht (Hfdte. 11. September 1786 Z. 1061 und 13. Jänner 1804 Z. 20.943). Sie mußten (Hfdt. 1. September 1788 Z. 2611) über den Straßenstand monatliche Berichte an die Landesstelle, so wie die Postämter an das Hauptpostamt erstatten, bis (Hfzdte. 9. Juli 1807 Z. 13.107 und 16. April 1815 Z. 5584, Hfkammerdte. 30. Juli 1807 Z. 24.949 und 2. März 1815 Z. 7275) die Post- und Bankalämter angewiesen wurden, ihre Rapporte über den Straßenstand und zwar die ersteren (Gubdt. 5. April 1822 Z. 7565) monatlich an die Kreisämter zu erstatten und den Kreishauptleuten zur Pflicht gemacht wurde, außer der den Kreisämtern ohnehin obliegenden Pflicht, auf den Zustand der Straßen ununterbrochen und im Allgemeinen zu wachen und ihre Anzeigen darüber zu erstatten,

wenigstens einmal im Jahre die Strassen ihres Kreises zu bereisen, zu untersuchen und über den Befund derselben ihre Relationen an die Landesstelle zu erstatten.

XII.

Strassen-Statistik.

Unter den Arbeiten der administrativen Statistik, in welchen nun Oesterreich einen so hervorragenden Platz einnimmt, reiht sich der Zeit nach oben an die Strassen-Statistik. Schon die bestandene Commerz-Hofcommission faßte den Plan, eine General- und Provinzial-Strassenkarte nebst chorographischen und hydrographischen Tabellen nach bestimmten Formularien bearbeiten zu lassen (Dekrete 13. Juli 1819 Z. 433 und 14. Juni 1821 Z. 363). Das Material wurde im Wege der Baudirektionen und rücksichtlich der Commerzialstrassen im Wege der Kreisämter, Dominien und Magistrate gesammelt. Mit dessen Sichtung und Zusammenstellung für Mähren und Schlesien wurde der Strassendirektionsadjunkt von Scheibenhof betraut. Mähren war mit der Arbeit zuerst fertig. Schon 1825 wurde die vom Generalquartiermeisterstabe zu Stande gebrachte Land- und Wasserstrassenkarte von Mähren und Schlesien nebst den (in Folio) gedruckten Ergänzungstabellen derselben den Behörden mitgetheilt und aufgetragen, Behufs einer neuen Auflage die Berichtigungen und Veränderungen stets darin ersichtlich zu machen (Hfzpräsdt. 11. Dezember 1825 Z. 50.337, Landespsdt. 27. Jänner 1826 Z. 184, Gubern. Nr. 3.346).

Später wurde angeordnet, diese Strassenkarten sammt den dazu gehörigen chorographischen und hydrographischen Ergänzungstabellen durch die Behörden einer genauen Revision unterziehen zu lassen und dasjenige zu sammeln, was sich seit der Ausarbeitung jener statistischen Darstellungen im Strassenwesen geändert hat, sofort in eigenen Uebersichten nach der früher vorgeschriebenen Form zusammenzustellen und einzusenden. Die sich künftig ergebenden Veränderungen sollen aber eigends vorgemerkt und die gesammelten Notizen von fünf zu fünf Jahren eingesendet werden (Hfkammdt. 29. Dezember 1831 Z. 754, Gubdt. 13. Jänner 1832 Z. 575). Auch sind jährliche Beschreibungen der Aerarial- und Privatstrassen (über den Baufortgang) sammt Strassenkarte der Hofkanzlei vorzulegen (Hfzdte. 31. Okt. 1833 Z. 23.480 und 30. Oktober 1836 Z. 8794).

Auf Grund der gelieferten Nachweisungen kamen von 1826 — 1837 die Land- und Wasser-Strassenkarten der Provinzen der österr. Monarchie nebst statistischen Ergänzungstabellen, weiter eine Generalstrassenkarte der österr. Monarchie (Hfkammpsdt. 8. Mai 1835 Z. 1648), nebst einer im Jahre 1837 begonnenen statistischen Beschreibung der Strassenzüge (Hfkammpsdt. 30. November 1837 Z. 53.011), Provinzial-Strassenkarten, endlich Uebersichten der Veränderungen in den Provinzen zu Stande, welche den Behörden zum Amtsgebrauche mitgetheilt wurden. Eine sehr werthvolle Arbeit ist die im J. 1850 durch die Generalbaudirektion veranlaßte „Beschrei-

bung der im ganzen Reiche vorhandenen Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen, der Flüsse und der Hochbauwerke," mit der Bestimmung ihrer Vervollständigung von Jahr zu Jahr. Das Material für Mähren und Schlesien lieferten die Landesbaudirektionen.

Die Strassenkarte von Mähren und Schlesien ist aus dem Jahre 1837 (Gubdt. 27. Juli 1837 Z. 27.597), die Uebersichten der Veränderungen in Mähren und Schlesien sind vom J. 1843 (Hfkammpfdt. 7. Juli 1843 Z. 22.401). Im J. 1848 verfaßte die Baudirektion eine neue Beschreibung sämmtlicher Staats- und Landstrassen, dann Eisenbahnen in Mähren und Schlesien, nach Kreisen abgetheilt (Zug, Länge, Bauart, Brücken, Steigung, Ladung, Vorspann, Zeiterforderniß der Beförderung, Mäute, Erhaltung, Wichtigkeit u. a.).

Die „General-Strassen-Statistik der österr. Monarchie" ist auf die von der Kunst erbauten Strassen und auf die Darstellung eines Gesammtbildes der Strassenverzweigungen nach ihren Hauptrichtungen beschränkt und bestimmt, zur General-Strassenkarte der österr. Monarchie eine erläuternde systematische Beschreibung zu bilden, wie die Ergänzungstabellen zu den Provincial-Strassenkarten. Die 1. Abtheilung dieser Statistik (Hfkmmpfdt. 30. November 1837 Z. 53.011) enthält die Hauptübersicht der Strassen, welche Wien mit den Prov. Hauptstädten verbinden; die 2. Abtheilung (Hfkammpfdt. 6. Juli 1838 Z. 28.570) stellt die Verbindungen der Prov. Hauptstädte mit dem Auslande dar, die 3. und 4. (Hfkammpfdt. 23. März 1839 Z. 14.609) die Verbindungen Wiens ohne Berührung einer Prov. Hauptstadt mit dem Auslande und diejenigen der Prov. Hauptstädte unter sich. Die 2. Unterabtheilung der 5. Abtheilung (Gub. Nr. 19.973 — 1841) enthält Böhmen, Mähren, Schlesien und Galizien.

Obwohl die Nachrichten dieser Tafeln nun schon theilweise veraltet sind, glauben wir doch einen Auszug mittheilen zu sollen, weil man eine Uebersicht des Verkehrs und der Handelsbewegung kurz vor jener Zeit gewinnt, wo der Bau der Bezirksstrassen und Eisenbahnen dem Verkehre zum Theile andere Richtungen anwies.

Die Strasse von Wien über Znaim und Iglau nach Prag erhebt sich allmälig bis Znaim, geht dann auf den mähr. Hochebenen des Thayaflußgebietes fort, übersteigt den schelletauer Berg und andere Wasserscheiden des Donau- und Elbegebiets und zieht sich dann von Jenikau an langsam hinab, zum Theile im Elbethale, den Ufern der Moldau zu. Ein beständiges Steigen und Fallen macht häufige Vorspann nöthig.

Diese Strasse zählt 21¼ Posten mit 21 Pferdewechseln und beiläufig 500 Pferden, ist also weit besuchter als die anderen zwei Straßenzüge über Schrems und Waidhofen, jede mit 19¾ Posten, 19 Pferdewechseln und bei 200 Pferden.

Auf diesen 3 Strassenrichtungen bestehen vereint wöchentlich 7 Briefpost-

Eilwagen-Curse, 2 Personen- und 3 Packwagen-Curse tour und retour, welche jährlich 1.248 Fahrten machen und beiläufig 5.000 Reisende befördern.

Die Strasse von Wien über Iglau, bis wohin 12 Pferdewechsel mit beiläufig 80 Pferden sind, dient auch in dem Zuge über Kollin, Podiebrad und Rimburg zur Verbindung mit Sachsen, und über Polna, Chrudim und Königgratz mit Preußen.

Die Strasse von Wien nach Brünn ist 73.000 Klafter oder $18^2/_8$ Meilen lang. Bis gegen die Hoheleithe (147·57°) ist sie ziemlich eben. Dann beginnen Gebirge, welche bald in größerer, bald in kleinerer Erhebung bis an die mähr. Gränze fortziehen. Von hier bis Nikolsburg hat die Strasse beinahe gleiches Niveau, worauf wieder eine Reihe von theils größeren, theils kleineren Höhen beginnt, welche jedoch, mit Ausnahme des moleiser Berges hinter Pohrlitz in der Fahrt von Wien gegen Brünn, gewöhnlich keine gezahlte Vorspann erforderlich machen. Nur schwer geladene Fuhrwerke spannen sich zuweilen wechselseitig vor. Die in Oesterreich zu passirenden Höhenzüge machen aber häufig Vorspann nöthig.

Diese Strasse zählt $9^1/_2$ Posten, 9 Pferdewechsel mit beiläufig 200 Pferden. Es cursiren wöchentlich 7 Briefpost-, 2 Personen-Eil- und 2 Packwagen tour und eben so viel retour, welche jährlich 1.149 Fahrten machen und beiläufig 4.500 Reisende befördern.

In Nikolsburg sind 7, Pohrlitz 2 Jahrmärkte.

Diese Strasse ist eine der wichtigsten für den Transitohandel, sie stellt die bedeutendste Handelsverbindung mit Mähren, Schlesien, Galizien, mit den preußischen und angränzenden russischen Ländern her. Besonders wird sie aus Odessa über Brody mit schwerem Fuhrwerk befahren.

Sie dient ferner zur Zuführung von Lebensmitteln nach der Residenz. Der Wein macht einen wichtigen Handelsartikel der Anwohner dieser Strasse in Oesterreich aus, und wird in seinen edleren Sorten häufig in das Ausland geführt. Auch liefert die verfeinerte Schafwolle in diesen Gegenden einen bedeutenden Handelsartikel, der theils über Wien und Triest, theils über Leipzig und Hamburg den Absatz nach England findet.

Zur Zeit der 4 brünner Stadtmärkte wird diese Strasse sehr stark mit Schnitt-, Rauch- und Luxus-Waaren, mit Wein und Slibowitz aus Oesterreich und Ungarn, mit Honig aus Ungarn, mit Wachs und Juchten aus Polen und Rußland befahren.

Die Strassenrichtung von Brünn über Teschen und Bielitz nach Lemberg lauft Anfangs in einer gemeinschaftlichen Strasse vereint, quer über die von Norden nach Süden sich neigende Abdachung des Flußgebietes der March bis Weißkirchen; dort betritt sie das Flußgebiet der Oder und bei Skotschau jenes der Weichsel, demnach die dem nördlichen Donaugebiete entgegengesetzte Abdachung von Süden nach Norden.

Bei ihrem Eintritte nach Galizien bei Biala, dann bei Izdebnik, Radymno

und Micysce theilt sie sich in 6 Zweige, von welchen jedoch nur jene von Kenty über Podgorze und von Kenty über Mislenice nach Przemisl durchgehends Chaussée ist.

Die Strasse von Brünn über Podgorze und Przemysl nach Lemberg ist 383.500 Klafter oder 83³/₈ Meilen, die andere über Mislenice 323.500 Klf. oder 80⁷/₈ Meilen lang.

Die erste hat 45³/₄ Posten, 38 Pferdewechsel mit beiläufig 400 Pferden, welche wöchentlich 5 Briefpost-, 1 Personen-Eil- und 1 Packwagen tour und retour befördern, jährlich 728 Fahrten machen und beiläufig 600 Reisende befördern; die andere Strasse hat 36 Pferdewechsel mit beiläufig 380 Pferden. Von Izdebnik bis Gdow bestehen keine regelmäßigen Fahrposten.

Auf dem Straffenzweige von Brünn über Bielitz, Saybuß und Przemysl nach Lemberg (von 86⁷/₈ Meilen) bestehen 32 Posten mit beiläufig 230 Pferden, es besteht jedoch keine Fahrpost, sondern durchgehends Briefpost, welche von Brünn bis Bielitz täglich, von da bis Przemisl 2mal die Woche, von Przemysl bis Lemberg täglich geht.

Auf dem Straffenzweige von Brünn über Saybuß und Rymanow (von 86 Meilen) bestehen 33 Posten mit beiläufig 250 Pferden, welche keine Fahrpost-, sondern wöchentlich 2mal eine Briefpostverbindung tour und retour von Bielitz bis Lemberg unterhalten.

Jahrmärkte gibt es auf dieser Strasse in Mähren und Schlesien: zu Neuraußnitz 4, Wischau 6, vorzüglich mit Tuch, Leder, Leinwand, Schnittwaaren, zu Prödlitz 3, Proßnitz 4 mit Tuch, Leder, Leinwand, Olmütz 4, dann 2 besondere Flachs-, Garn- und Wollmärkte, Leipnik 5, Drahotusch 4, Weißkirchen 4, dann besondere Woll-, Flachs-, Garn- und Viehmärkte, Alttitschein 3, Neutitschein 4 vorzügliche, Freiberg 4 und besondere Wollmärkte, Mistek 3, Friedek 6, Teschen 5 bedeutende Märkte, auf welche Tuchhändler aus Troppau und Wagstadt, Schnitt-, Putz-, Galanteriehändler aus Wien, Tuchmacher und Krämer aus der Umgegend kommen, ferner 2 Wollmärkte, Skotschau 4, Bielitz 4.

Ein vorzüglicher Handelsplatz auf dieser Strasse ist Proßnitz wegen der starken Erzeugung der ganz- und halbbaumwollenen und leinenen Waaren, mit welchen nach Brünn, Wien, Pesth und Galizien Handel getrieben wird. Proßnitz hält auch die stärksten Getreidemärkte in Mähren.

Olmütz ist der Centralpunkt von 4 der wichtigsten Straffen des Landes, nämlich der von Wien, Galizien, Preußen und Böhmen kommenden. Es sammelt sich daher hier ein großer Theil Frachtgüter von diesen Richtungen und geht erst dann nach Brünn, Wien, Ungarn oder Deutschland. Olmütz ist auch ein Hauptmarktplatz für russisches und moldauisches Rindvieh. Außerdem sind bemerkenswerth: Leipnik wegen seinen vielen Tuchmanufakturen, mit welchen starker Handel nach Ungarn, Polen und der Schweiz getrieben wird; Neutitschein wegen bedeutenden Handelsverbindungen mit Ungarn über Tyrnau, Pesth, Debreczin, besonders mit Tuch; Mistek wegen Tuch- und Leinwanderzeugung, die

in Galizien und Krakau Absatz findet; Bielitz wegen des Tuchhandels nach Ungarn; Biala wegen wichtiger Tuchmanufakturen, welche nach Lemberg, dann über Brody nach Rußland und über Pesth nach der Türkei Absatz finden.

Die Strasse von Lemberg über Brünn nach Wien verbindet Galizien mit den deutschen Kronländern und dem adriatischen Meere und belebt den Handel mit Kunsterzeugnissen nach Galizien und mit Roh-Produkten aus demselben. Diese Strasse wird hauptsächlich mit Gütern aus Rußland und Galizien befahren, als Juchten, Unschlitt, rohen Häuten, Honig, Rauchwerk, ferner mit dem ganzen Bedarfe an galiz. Steinsalze für Böhmen, Mähren, Oesterreich, ferner mit Wein, sehr vielen Südfrüchten nach Galizien, dann mit Waaren aus Frankreich, Italien, der Schweiz, Tirol, Deutschland, welche nach dem Norden gehen. Die Jahrmärkte in Tarnow besuchen Kaufleute aus Brünn, Troppau, Jägerndorf und Bielitz. Die Pferdemärkte zu Dombrowa versehen mit Pferden aus Warschau, Podolien, der Bukowina, Lemberg, Sanok u. a. oft ganze Pferdhandlungscommissionen in- und außerhalb Galiziens. Diese Strasse ist der Hauptzug, aus welchem alle Chausséen und bedeutenden Strassen Galiziens und Mährens ausästen.

Von Bielitz aus läuft die Karpathenstrasse in den gewerbfleißigsten Theil Galiziens über Saybuß, Sandec, Jaslo, Sanok, Sambor, Stry und Stanislau nach der Bukowina, auf welcher Schlesien und Mähren moldauisches und bessarabisches Schlachtvieh, besonders von den Märkten in Krosno, Rymanow, Lisko, Drohobicz, Dolina, Bohorodczany, Czernowitz, Sadagora, Burszyn, Woynilow, Kutty, dann ungarische Weine erhalten.

Die Strasse, welche, von der lemberger bei Kenty ausbeugend, über Auschwitz nach Breslau führt, dient auch zur Verführung des in mehreren hundert tausend Centnern von Wieliczka die Weichsel aufwärts bis Dwory kommenden, für Schlesien, Mähren und Böhmen bestimmten Salzes.

Eine Seitenstrasse von 6½ Meilen verbindet die freie Handelsstadt Podgorze und Krakau, dann die Salzwerke von Wieliczka mit der mährisch-galizischen Hauptstrasse.

Die aus derselben bei Andrychau ausästende saybußer Militär- und Verbindungsstrasse hat ihr Entstehen der militärischen Absicht zu verdanken, die nächste Verbindung der westlichen Kreise Galiziens mit Ungarn und mit dem schles. ungar. Hauptpasse Jablunka sicher zu stellen, für welchen sonstige Zugänge sehr erschwert, Umschleichungen beinahe unmöglich, Vertheidigungspunkte aber desto häufiger sind. Sie führt in die Badeorte Trentschin und begünstigt den Handel mit Ungarn und den Verkehr zwischen den Gebirgsbewohnern und dem flachen Lande. Von Saybuß werden nach Biala und Bielitz jährlich über 6.000 Klafter Holz verführt.

Ein, 2200 Klafter langer, Seitenast von der 7. Meile der saybußer Strasse bis zur schlesischen Gränze an einem beträchtlichen Hügel, auf welchem

die Landesgränzen von Galizien, Ungarn und Schlesien zusammenstoßen, verbindet Galizien mit dem Hauptpasse Jablunka.

Unter allen von Wien aus gehenden Straſſen werden auf jener nach Linz am meisten Reisende mit der Post befördert, nämlich: 6.500 — 7.000 jährlich; dann kommen die Straſſen nach Gratz (5.500), Prag (5.000), Brünn (4 500), Ofen (2.800), Preßburg (2.200); von Laibach nach Triest werden 3.400, von Klagenfurt nach Venedig 1.500, von Brünn nach Lemberg 600, von Gratz nach Laibach 3.330 befördert; die Verbindung von Wien mit den Prov. Hauptstädten ist weit geringer (um einige hundert Reisende).

Die gratzer Märkte werden auch von Fabrikanten und Handelsleuten aus Mähren und Schlesien besucht.

Brünn steht mit Prag in Verbindung mittelst 2 Hauptstraſſen, welche wieder mehrere Richtungen haben. Die erste Hauptstraſſe zieht in ihren drei Verzweigungen auf der westlichen Abdachung der Böhmen von Mähren scheidenden Gebirge von Prag aufwärts bis an die mähr. Gränze, dann auf der südlichen Abdachung dieser Gebirge bis Brünn.

Die 3 Richtungen sind:

1. die Aerarial-Straſſe über Bitesch und Iglau, 122.500 Klafter oder 30⁵/₈ Meilen lang, mit 5mal wochentlicher Briefpost, einmal Eilpost mit beiläufig 160 Reisenden;

2. die Straſſe, welche von der Aerarial-Straſſe in Bitesch ausbeugt und dann als Commerzialstraſſe über Křižanau, Saar und Chotieborz nach Golč-Jenikau wieder auf die Aerarialstraſſe von Brünn über Iglau nach Prag zurückleitet, 118.000 Klafter oder 29⁴/₈ Meilen lang, ohne fortlaufende Post-Anstalt;

3. die Commerzialstraſſe, welche bei Zinsendorf von der czernahorer Aerarial-Straſſe ausbeugt und über Gurein, Tischnowitz, Neustadtl, Saar und so weiter leitet, 118.500 Klafter oder 29⁵/₈ Meilen lang, ohne fortlaufende Postanstalt.

Auf der Richtung 1) sind Jahrmärkte in Iglau, Wollein 2, Großmeseritsch 5, Groß-Bitesch 2, Brünn 4, auf der Richtung 2) in Saar 5, Křižanau 2, Ossowa 1, Bitesch und Brünn, auf der Richtung 3) in Saar, Neustadtl 5, Nedwietitz 3, Daubrawitz 5, Tischnowitz 4, Gurein 4 und Brünn.

Die Hauptartikel der hier angeführten Märkte bestehen in Flachs, Leinwand, Wolle, ordinärem Tuche.

Diese Straſſen verbinden Böhmen mit Mähren, befördern den Flachs- und Leinwandhandel, den Absatz der Wolle aus Mähren, ferner den Handel mit Colonialwaaren von Böhmen zurück nach Brünn.

Auf die 2. böhmische Haupt- oder die czernahorer Aerarialstraſſe kommen wir später zurück.

Mit Preßburg wird Brünn durch 2 Straſſen verbunden, nämlich durch die Straſſe über Austerlitz, Göding, Holitsch, welche bis dahin Chaussée, von da an aber über St. Johann und Stampfen Landstraſſe und Landweg ist, in einer

Länge von 80.500 Klaftern oder 20¼ Meilen, dann durch den Weg, welcher von der wiener Strasse bei Raigern ausästet und über Auspitz, Kostel und Landshut nach St. Johann zieht und 74.500 Klafter oder 18⅝ Meilen mißt (ist nun, wie die 3. Straſſenverbindung von Brünn über Turas und Tieschan nach Göding, als Bezirksstrasse ausgebaut). Diese ungarische Strasse zieht abwärts im Gebiethe der March, passirt dieselbe als Gränze gegen Ungarn und zieht längs dem Fuße der Karpathen neben der March bis an die Donau.

In der 1. Richtung hat sie 11 Posten mit 8 Pferdewechseln und beiläufig 80 Pferden. Es cursirt wöchentlich 2mal die Briefpost; die andere Route hat keine Posten.

Jahrmärkte werden in Mähren zu Brünn 4, Austerlitz 5, Göding 4, Selowitz 5 mit Obst, Wein, Nüssen, Auspitz 3 und 2 Wollmärkte, Kostel 6 gehalten.

Diese Strasse ist durch die Waarenverfrachtung zwischen Olmütz, Brünn nach Oesterreich und Ungarn, dann durch den Trieb des ungarischen Viehes nach Böhmen, Baiern und Sachsen von großer Wichtigkeit.

Brünn wird mit Ofen über Austerlitz und auf der von Ofen über Gran nach Preußen führenden Strasse in einer Länge von 146.000 Klaftern oder 36½ Meilen, dann über Auspitz in einer Länge von 149.500 Klaftern oder 37⅜ Meilen verbunden. Nur von Brünn bis Holitsch und von Gran nach Ofen ist Poststrasse.

Brünn wird mit Linz durch die Strasse verbunden, welche auf den mährischen Mittelgebirgen bis Znaim zieht, die Thaya passirt, dann die österr. Gränze bei Rötz, sofort das Mannhartsgebirge ersteigt, auf dessen Höhen bis an die Donau bei Krems fortläuft, diesen Strom bei Mautern überschreitet und bei St. Pölten in die linzer Strasse einmündet.

Sie geht von ihrer Ausästung aus der brünn-wiener Strasse bei Pohrlitz über Lechwitz, Znaim, Rötz, Krems und St. Pölten nach Linz in einer Länge von 156.500 Klaftern oder 39⅛ Meilen. Von Brünn bis Znaim sind 4½ Posten, 5 Pferdewechsel mit beiläufig 50 Pferden und 2mal in der Woche geht die Briefpost. Von Znaim bis Krems ist keine Poststrasse. In Znaim sind 8 Jahrmärkte. Diese Strasse wird vorzüglich mit Wein und Körnern befahren. Besonders wird viel Wein nach Krems und von da auf der Donau bis Ober-Oesterreich verführt. Bessere Weingattungen gehen aus der Gegend von Rötz nach Mähren, Böhmen, Polen.

Durch Mähren geht auch die Verbindungsstrasse zwischen Prag und Lemberg, nämlich von Prag über Czaslau, Chrudim, Leutomischel, Zwittau, Trübau bis Olmütz u. s. w. auf der wien-lemberger Strasse. Sie ist 419.000 Klafter oder 104⁶⁄₈ Meilen lang, hat 56 Posten mit 45 Pferdewechseln und beiläufig 450 Pferden; zwischen Czaslau und Olmütz cursiren wöchentlich 2 Eilwägen tour und retour. Jahrmärkte werden abgehalten in Mähren zu Zwittau 4, Trübau 5, Müglitz 4, Loschitz 4, Littau 5.

Diese Strasse nimmt den polnischen, russischen und mährischen Transitohandel über Prag nach Leipzig auf und befördert den Absatz der böhm. Natur- und Kunstprodukte nach den genannten Ländern.

Die Verbindung Mährens mit Baiern und einem Theile von Sachsen stellt die Strasse von Brünn nach Budweis in Böhmen her. Sie zieht in Mähren in der doppelten Richtung a) über Namiest, Trebitsch, Schelletau und Teltsch oder b) über Eibenschitz, Jarmeritz, Budwitz, Jamnitz und Datschitz über Neuhaus in Böhmen und so weiter nach Budweis, von wo sie sich mit den von Prag an die bairische und sächsische Gränze führenden Strassen verzweigt. Die Strasse über Namiest ist theilweise Chaussée und Landstrasse, bis Schelletau Landweg, bis Studein Landstrasse, bis Neuhaus Landweg, jene über Eibenschitz bis an die böhm. Gränze Landstrasse, bis Neuhaus Landweg (nun durchaus gebaute Strasse). Die Route von Brünn über Namiest und von Neuhaus über Wessely nach Budweis ist 103.500 Klafter oder 25⁷/₈ Meilen, von Neuhaus über Wittingau nach Budweis 101.500 Klafter oder 25³/₈ Meilen, die Richtung über Eibenschitz — Wessely 106.000 Klafter oder 26⁴/₈ Meilen, über Eibenschitz — Wittingau 104.400 Klafter oder 26 Meilen lang.

Von Brünn bis Neuhaus und Budweis steigt das Terrain fortwährend in der Richtung nach Westen bis an die böhm. Gränzgebirge, welche die Wasserscheide für die Gewässer des Donau- und des Moldaugebiethes sind; von der böhm. Gränze dachet das Terrain gegen Westen ab. Von Brünn bis Neuhaus ist in beiden Richtungen keine Poststrasse. Jahrmärkte sind auf diesen Routen in Mähren zu Rossitz 4, Namiest 3, Trebitsch 2, Schelletau 4, Eibenschitz 5, Jarmeritz 4, Budwitz 4, Jamnitz 6, Datschitz 5.

Eine andere, obwohl längere Verbindung zwischen Brünn und Budweis bewirkt die Chaussée über Iglau in ihrer Fortsetzung als Land- und Poststrasse über Battelau nach Neuhaus.

Von Brünn nach Sachsen und Preußen führt die Chaussée über Zinsendorf, Czernahora, Lettowitz, Zwittau, Leutomischel, Königgrätz u. s. w., welche bis Peterswalde an der sächsischen Gränze 42⁷/₈ Meilen lang ist, 21³/₄ Posten, 20 Pferdewechsel mit beiläufig 180 Pferden zählt. Von Brünn bis Königgrätz cursiren 2 Eilwägen, welche jährlich 208 Fahrten machen und beiläufig 600 Reisende befördern. Von Königgrätz an sind keine regelmäßigen Fahrposten.

Die Strasse steigt von Brünn bis Zwittau an der böhm. Gränze die südliche Abdachung der Gränzgebirge hinauf und senkt sich dann nördlich.

In Mähren werden zu Czernahora 4, Lettowitz 4, Brüsau 5 und Zwittau 4 Jahrmärkte gehalten. Zwittau ist wegen seiner Tuch-, Leinwand- und Flachserzeugung, dann wegen seines Wollhandels merkwürdig. Das erzeugte Tuch wird größtentheils nach Wien und Brünn verführt.

Diese Strasse ist zur Verbindung Mährens mit den nördlichen böhm. Provinzen, wie Sachsen und der Grafschaft Glaz von besonderer Wichtigkeit. Vorzüglich werden auf derselben Manufaktur-Waaren von Leipzig, aus Böhmen, besonders aus dem königgrätzer, bidschower und bunzlauer Kreise, ferner auch Waaren aus Prag, Pilsen, Elbogen und zwar Baumwollwaaren, Steingut, Porzellan, endlich Kolonialwaaren aus Sachsen und Baiern, welche nach Polen und Oesterreich gehen, verführt. Nach Böhmen gehen Wein, Obst und andere Natur- und Kunstprodukte.

Mit Preußen steht Brünn in Verkehr mittelst der sächsischen (czernahorer) und der galizischen Strasse, welche dann in verschiedenen Verzweigungen nach Preußen führen. In der ersteren, nämlich der nördlichen Richtung, zieht die Strasse die südliche Abdachung der preußischen Gränzgebirge hinauf, welche zum Theile die Wasserbehälter für das Flußgebieth der Donau und andererseits der Oder bilden. Der Straffenzug geht auf der Chaussée über Czernahora bis Lettowitz und von da nach Trübau und Müglitz auf der aus Galizien durch Mähren über Olmütz nach Böhmen und Sachsen führenden Chaussée, von Müglitz aber weiter über Hohenstadt und Nikles entweder a) über Grulich nach Lipka oder b) über Goldenstein, Friedeberg und Weidenau bis an die Gränze gegen Neisse. Von Brünn über Lettowitz bis Müglitz ist die Strasse 48.000 Klafter oder 12 Meilen, von da über Lipka bis an die Gränze 35.000 Klafter oder 8⁶/₈ Meilen, über Weidenau 47.000 Klafter oder 11⁶/₈ Meilen lang. Zwischen Lettowitz und Trübau, dann von Müglitz bis Lipka ist der Weg Landstrasse, auf der andern Route von Müglitz aber bis Friedeberg Landstrasse, bis Weidenau Landweg (nun in allen Richtungen gebaute Strasse).

Nach Müglitz und von da weiter leitet auch die wien-lemberger Strasse von Brünn bis Olmütz, entweder a) von Olmütz über Loschitz nach Müglitz auf der aus Galizien nach Böhmen ziehenden Strasse oder b) von Olmütz auf der Landstrasse über Neustadt und Aussee nach Müglitz. Ueber Olmütz — Loschitz ist die Entfernung von Brünn nach Müglitz 60.500 Klafter oder 15¹/₈ Meilen, über Olmütz — Neustadt 62.000 Klf. oder 15⁴/₈ Meilen.

Dem Zuge von Brünn bis Müglitz sind die auf der sächsischen und galiz. sächs. Strasse bestehenden Postanstalten gemeinschaftlich, von Müglitz bestehen keine. In Czernahora werden 4, Lettowitz 4, Trübau 5, Müglitz 4, in Littau 5, Loschitz 4, Neustadt 5, Assee 3, Müglitz 4, Hohenstadt 4, Goldenstein 2, Freiwaldau 4, Friedeberg 4, Weidenau 4 Jahrmärkte gehalten.

Eine besondere Erwähnung verdienen in commerzieller Beziehung: Müglitz wegen bedeutender Webereien, deren Erzeugnisse nach Pesth, Wien und Brünn einen lebhaften Handelszweig bilden; Trübau wegen seiner Tuch- und Leinwandmanufakturen; Neustadt wegen bedeutender Tuch- und Zeugfabriken, dann Getreide- und Viehhandels. Diese Strassen sind besonders wegen ihrer Verbindung mit Glaz von großer Wichtigkeit, aus welchem rohes Garn, Flachs und Kienruß eingeführt wird.

Eine andere Verbindungslinie nach Preußen bilden die Strassen, welche hinter Olmütz und Sternberg von der wien-lemberger Chaussée bei Deutschlobenitz entweder a) über Lobnig und Freudenthal und von da weiter entweder 1) über Engelsberg, Würbenthal und Zuckmantel nach Ziegenhals in Preußen oder 2) von Freudenthal über Jägerndorf nach Battelsdorf gegen Neustadt in Preußen oder nach Hotzenplotz gegen Glogau in Preußen, oder b) von Deutschlobenitz weiter über Bärn, Hof und Troppau gegen Ratibor nach Preußen führen.

Von Brünn bis Troppau ist Chaussée, von Deutschlobenitz auf der Route bis Zuckmantel Landstrasse (nun die lobniger Staatsstrasse), von Freudenthal bis Jägerndorf Landweg (nun gebaute Bezirksstrasse), von Jägerndorf bis Battelsdorf Chaussée.

Die Strasse von Brünn bis Zuckmantel hat eine Länge von 87.000 Klf. oder $21^6/_8$ Meilen, $10^1/_2$ Posten mit 10 Pferdewechseln und beiläufig 100 Pferden; von Olmütz nach Zuckmantel geht 2mal in der Woche die Briefpost; eben so nach Jägerndorf, bis wohin die Strasse von Brünn 72.500 Klf. oder $18^1/_8$ Meilen Länge, $9^1/_4$ Posten und 8 Pferdewechsel mit beiläufig 70 Pferden hat. Nach Battelsdorf sind 84.500 Klf. oder $21^1/_8$ Meilen, $13^2/_4$ Posten mit 9 Pferdewechseln und beiläufig 80 Pferden; nach Hotzenplotz 89.500 Klafter oder $22^3/_8$ Meilen.

Von Brünn bis Troppau beträgt die Entfernung 78.000 Klf. oder $19^1/_2$ Meilen; es sind auf dieser Route $9^1/_4$ Posten mit 8 Pferdewechseln und beiläufig 90 Pferden; wöchentlich cursiren 2 Briefposten, 1 Eilwagen, 1 Packwagen, welche jährlich 416 Fahrten machen und beiläufig 500 Reisende befördern.

Jahrmärkte sind in Neu-Raußnitz 4, Wischau 6, Prödlitz 3, Proßnitz 4, Olmütz 4, Sternberg 4, Freudenthal 5, Engelsberg 3, Würbenthal 3, Zuckmantel 4, Jägerndorf 5, Olbersdorf 2, Hotzenplotz 5.

Bemerkenswerth sind auf dieser Strasse: Sternberg wegen lebhaften Betriebes der Leinweberei und Erzeugung von Baumwollwaaren und Tuch, womit nach Brünn, Wien, Pesth und Galizien lebhafter Handel getrieben wird; Freudenthal wegen seiner Tuchmacher, Weber und Strumpfwirker; Engelsberg und Würbenthal wegen ihrer Garnspinnereien und Bleichen; Zuckmantel wegen des Getreidehandels; Jägerndorf, welches 100 Tuchmacher und eben so viele Weber hat; Olbersdorf, welches starken Handel ins Ausland mit Getreide, Wein und Obst, und Hotzenplotz, welches starken Handel mit Garn, Flachs, Pferden und Hornvieh treibt. Diese Strasse befördert den Handel zwischen Oberschlesien, Mähren, Oesterreich, Ungarn, den Verkehr inländischer Produkte, als Garn, Flachs, Getreide, Wein, dann aber auch den Handel mit dem Auslande, vorzüglich mit Neisse und Breslau.

Auf der Route von Olmütz nach Troppau sind außer Olmütz und Sternberg auch in Bärn 3, Hof 2, Troppau 4 Jahrmärkte. Bärn und Hof treiben starken Handel mit Schmalz und Leinwand. Troppau hat bedeutende

Tuchfabriken und treibt starken Handel mit deren Erzeugnissen, dann mit Getreide und Flachs ins In- und Ausland. Der Transito- und Speditionshandel beschäftigt die meisten Kaufleute und überhaupt biethet der Gränzverkehr den Bewohnern manche Erwerbsquelle dar. Diese Strasse ist schon deßhalb wichtig, weil sie die Stadt Troppau mit Olmütz und Brünn verbindet; es werden aber auch auf ihr aus Preußisch-Schlesien eine bedeutende Menge Colonialwaaren, als Zucker, Kaffee, Färbeholz und Röthe, Kreide, Fischthran und Häringe, eingeführt.

Andere Verbindungen mit Preußen stellen die Landstrassen her, welche von der wien-lemberger Chaussée ausästen und zwar a) bei Freyberg über Alt-Biala, M. Ostrau und Oderberg an die Gränze gegen Olsau und Ratibor in einer Gesammtlänge (von Brünn) von $24^1/_8$ Meilen; b) bei Friedek nach Oderberg in einer Länge von $25^3/_8$ Meilen; c) bei Teschen über Schwarzwasser an die Gränze gegen Sohrau — Pleß, $28^3/_8$ Meilen und d) bei Skotschau über Schwarzwasser, $28^4/_8$ Meilen lang. Diese Seitenstrassen haben von ihren Ausästungspunkten an keine Postanstalten.

Die wien-lemberger Chaussée dient auch zur Verbindung Brünns mit Podgorze, Krakau und Wieliczka und beziehungsweise von Brünn, Wien und dem nördlichen Theile von Ungarn mit Preußen. Bis Podgorze sind $41^1/_8$ Meilen, $21^1/_2$ Posten mit 15 Pferdewechseln und beiläufig 40 Pferden.

Die Handelsverbindung von Galizien, Schlesien und Mähren mit Preußisch-Schlesien, Polen und Rußland stellt die Strasse von Lemberg über Podgorze, Kenty, Teschen, M. Ostrau, Pohlom, Troppau, Jägerndorf, Olbersdorf und Battelsdorf her; sie ist $69^7/_8$ Meilen lang, hat 41 Posten mit 34 Pferdewechseln und 415 Pferden; bis Teschen ist die auf der Route zwischen Lemberg und Brünn gewöhnliche Postbeförderung, von Teschen nach Troppau und Battelsdorf besteht 2mal in der Woche eine Fahrpostverbindung mit beiläufig 624 Reisenden.

Von großer Wichtigkeit sind endlich die Strassen, welche aus Ungarn von Ofen über Gran, Neuhäusel, Tyrnau, Holitsch, Skalitz an die mährische Gränze und von da auf der Landstrasse im Marchthale über Straßnitz, Wessely, Ungarisch-Hradisch, Napagedl bis Hullein und von da in getrennten Zweigen a) über Kremsier, Kogetein, Tobitschau und Olmütz auf den schon oben beschriebenen Zügen an die verschiedenen Gränzpunkte gegen Preußen bei Lipka, Weidenau, Zuckmantel, Battelsdorf, Hotzenplotz und Jägerndorf führen, oder b) von Hullein in nördlicher Richtung über Prerau nach Leipnik und von da auf der wien-lemberger Chaussée über Weißkirchen bis Bölten, wo sie die mährisch-schlesische Wasserscheide überschreitet und sich auf der nördlichen Abdachung derselben in das Wassergebieth der Oder im Zuge über Odrau wieder als Landstrasse nach Troppau hinabsenket.

Jahrmärkte sind auf dieser Route zu Straßnitz 5, Wessely 6, Ostra 4, Hradisch 5 mit Flachs, Garn, Vieh, Tuch, Leinwand, Hausgeräthen u. a., Napagedl 4, Hullein 4, Kremsier 4, Kogetein 4, Tobitschau 4, Olmütz 4. Weiß-

kirchen ist der vielen Tuchmacher wegen bedeutend, deren Erzeugnisse nach Ungarn, Polen und der Schweiz gehen; es steht auch in großer Handelsverbindung mit Olmütz, Kremsier, Holleschau, Walachisch-Meseritsch, Neutitschein und Fulnek.

Diese Straßen sind die Verbindungsmittel des Handels für den ebenen Theil des olmützer und troppauer Kreises mit Ungarn. Aus letzterer Provinz kommen Wein, Obst, Knoppern, Wolle, Vieh in großer Menge. Dahin verführt werden die Gewerbserzeugnisse Mährens und Schlesiens, besonders Tuch, Leinen, Schnittwaaren.

XIII.

Die technische Straßenbau-Leitung.

Bis zur Regierung Joseph II. bestand keine technische Oberleitung des Bauwesens, sondern die politischen Behörden und Wegdirektoren bedienten sich zu Bauausführungen der geschwornen Landmesser und später der Ingenieurs, welche unter M. Theresia zuerst bei dem Straßenbaue und nachher für die Kameral- und eingezogenen Klostergüter aufgenommen wurden.

Als Kaiser Joseph die mähr. Wegdirektion aufhob (1782), theilten sich das „Straßenbau-Geniewesen," welches aus dem Ingenieur Joseph Aneis und dem Adjunkten Joseph Zehentner bestand, und der schles. Baudirektor Franz von Cerrini in die technische Leitung des rasch betriebenen Straßenbaues.

Bei der neuen Regulirung aller politischen und Justiz-Stellen in den vereinten Provinzen Mähren und Schlesien (Hfdt. 16. September 1784) wurde als Wegpersonale 1 Direktor (Joseph Wussin) mit 600 fl. Gehalt, 1 Obercommissär, 2 Ingenieure, 1 Revident, 1 Ingrossist, 3 Wegcommissäre, 10 Wegaufseher und 1 Parteiführer, zusammen mit 5.934 fl. 24 kr. Gehalt, bestellt.

In Schlesien fungirte der Landesbaudirektor Franz von Cerrini mit 400 fl. Besoldung aus dem ständ. Domestikalfonde (Hfdt. 31. März 1786), jedoch nur für die Dauer des neuen Straßenbaues.

So bestanden denn im Jahre 1788, nämlich am Abende vor jener Zeit, von welcher an sich die wissenschaftliche Gestaltung des öffentlichen Bauwesens herleitet, in Mähren und Schlesien an öffentlichen Baubeamten: 1 Wegdirektor (Wussin) mit 1200 fl. Gehalt und 400 fl. Reisegeld, 1 Kameral-Baudirektor (eigentlich Kameralgüter-Ingenieur Carl Freiherr Jakobi von Ekolm) mit 666 fl. 40 kr., 1 Ingenieur mit 400 fl. und 1 Straßen-Ingenieur mit 300 fl., zusammen mit 2966 fl. 40 kr. Gehalt.

Um das Bauwesen mit den Ansprüchen einer vorgeschrittenen Zeit in Einklang zu bringen und die öffentlichen Bauwerke zu heben, errichtete Kaiser Joseph, wie in jedem Gouvernement, so auch für Mähren und Schlesien eine eigene Baudirektion für alle im Lande vorkommenden neuen Land-, Wasser- und Straßenbauführungen und Reparaturen, welche das Kamerale, die unter

der Kameralverwaltung gestandenen Güter, die Gebäude der Bankal- und Tabak-Administration, die Stände oder landesfürstlichen Städte betrafen. Diese Direktion wurde der Landesstelle untergeordnet und, wie andererseits, wurden alle im Lande befindlichen Ingenieure unmittelbar an sie angewiesen. Dieselbe hat die Baurisse und Kostenanschläge über solche Herstellungen zu verfertigen und der Landesstelle vorzulegen, diese aber die Kostenanschläge von der Prov. Buchhaltung adjustiren zu lassen und sodann die Baubewilligung (bis 3000 fl. bei Neubauten und Reparaturen) selbst zu ertheilen, oder bei größeren Bauten die Bewilligung der Hofstelle einzuholen.

Diese Direktion bestand aus 1 Oberbaudirektor (Baron Jakobi von Ekolm) mit 1000 fl. Gehalt, 1 Architekten mit 600 fl., 1 Ingenieur mit 600 fl. und 1 Zeichner (Kanzlisten) mit 300 fl.; auch wurde ihr der Wegdirektor Wussin mit 800 fl. Gehalt und 400 fl. Reisegeld für die jährlich zweimalige Bereisung aller (Aerarial-) Straſſen und der Ingenieur-Zeichner mit 300 fl. beigegeben, so, daß der Personalstand 6 Personen, der Besoldungs-Status aber 4000 fl. begriff (Hfdt. 5. Mai 1788 Z. 1396, Gubnit. 23. Mai 1788 Z. 9613).

Diese Baudirektion erhielt auch eine eigene Instruktion nebst umfassenden Baudirektiven (Hfdt. 21. Mai 1788).

Nach der ersteren hatte zwar der Wegdirektor unmittelbaren Geschäfts-Verkehr mit dem Gubernium; doch war er auch dem Oberbaudirektor, welchen die Landesstelle über des ersteren Anträge vernehmen konnte, untergeordnet.

Als die Straſſenverpachtung aufgegeben wurde und der Wegdirektor Wussin die Administration der mähr. schles. Aerarialstraſſen erhielt (Hfdt. 31. Mai 1790), bekam auch der Status des Straſſenpersonals eine andere Einrichtung und es wurden auf sämmtlichen mähr. schles. Straſſen 9 Commissäre mit 4—600 fl. und 32 Controllore mit 180 und 216 fl. Gehalt angestellt.

Bei dem Uebergange des Straſſenwesens von Mähren und Schlesien in die Aerarial-Regie (Hfdt. 21. Dezember 1792) blieb dasselbe Personal, nur befahl Kaiser Franz, daß die Kommissäre und Kontrollore so viel möglich in der Mitte ihrer Straſſenstrecken wohnen sollen, daß zwar die Anstellung von Kreisingenieuren nicht Statt finde, zu Kommissären aber hauptsächlich der Meßkunst kündige Leute und zu Kontrolloren so viel möglich Mauerpoliere ausgewählt werden, die ersteren 200, die anderen 100 fl. Caution erlegen, der Weginspektor Wussin eine neue Straſſeninstruktion entwerfen, rücksichtlich des Bau-Systems sich in allen Fällen an die 1788 bei Aufstellung der Baudirektion vorgeschriebene Hauptbauinstruktion gehalten und jährlich, nebst dem Präliminar-Systeme, eine Art Straſſenökonomie-Ausweis und Administrations-Bericht nach Hofe vorgelegt werden soll. Zugleich wurde dem Weginspektor Wussin zur Aushülfe ein Revident mit 400 fl. Gehalt beigegeben (Hfdt. 21. Dezember 1792 Z. 215, Gubint. 12. Jänner 1793 Z. 320).

Mit der Ausdehnung der Staatsstraſſen stieg auch die Zahl der Straſſen-

Beamten, so, daß im Jahre 1802, zur Zeit des Anfanges der Verbesserungen des Aerarial-Straßenwesens, auf den 392.383 Current-Klaftern oder 98 Meilen Straßen in Mähren und Schlesien, 10 Straßenkommissäre mit 4 — 600 fl. Gehalt, 38 Kontrollore mit 180 fl. und 216 fl. und 6 Parteiführer (besonders bei neuen Straßenbauten verwendet) mit 144 fl., im Ganzen mit 13.776 fl. Gehalt, bestanden.

Als man von der Idee abgegangen war, das öffentliche Straßen-Wesen an das Genie-Hauptamt zu übertragen, die polit. Behörden die Leitung des ersteren, sowohl rücksichtlich des Kunstfaches, als der Verwaltung des Wegfondes behielten und der ausgezeichnete Baukünstler Hofrath Wiebeking als Referent der Hofkanzlei die Leitung des gesammten Bauwesens in allen nicht ungarischen Ländern überkam (1802), nahm dieses einen nie gekannten Aufschwung und eine streng wissenschaftliche Form an. Der Kaiser Franz gab seinen festen Willen zu erkennen, alle zu Grunde gerichteten Straßen wieder herzustellen und die guten zu erhalten. Den Baudirektionen und Länderstellen wurde die eifrige und umsichtige Sorge „für diesen zur Ehre und zum Vortheile des Staates gereichenden Verwaltungszweig" mit aller Wärme und Nachdruck empfohlen. Es wurden (1803) jährliche Präliminar-Systeme oder Bauanschläge und Fonds-Präliminarien, Administrations-Berichte und Oekonomie-Ausweise, Rechnungsabschlüsse, topographische Straßenbeschreibungen, die nummerweise Eintheilung der Straßen, Schotter-Scontro-Tabellen, Inventarien, neben den früheren jährlichen Straßenbereisungen durch die Baudirektion, auch Nachsichten durch Räthe der Landesstelle, die Aufsicht durch die Kreispost- und Bankalämter, mit Hilfe periodischer Rapporte der letzteren zwei an die Kreisämter und Landesstelle, u. m. a. eingeführt, Vorschriften für die zweckmäßige Verfassung der Bauanschläge gegeben, der Wirkungskreis der Behörden (der Landesstelle bis 1500 fl. für Neubauten) bestimmt, Vorschläge zur Verbesserung der Straßen selbst, wie der Manipulation, abgefordert, die Baudirektion von der Geldgebahrung enthoben, eine verbesserte Zahlungs-Controlle, mit Beiziehung der Dominien, Post- und Bankalämter, eingeführt (1804), der Wegfond (welcher seit 1804 nicht mehr bei den Kameral- sodern politischen Behörden verrechnet wurde), durch Erhöhung der Maut, Geldbeiträge, Einführung der Natural-Concurrenz erhöht, auf die Anstellung fähigerer Straßenbeamten gedrungen u. s. w. (Hfzdte. 26. September und 10. Dezember 1802, 28. Jänner, 6. Mai, 28. Juni, 19. Juli, 3. und 26. August 1803, 3. Jänner 1804, 31. Mai, 9. Juli und 8. Okt. 1807, u. m. a.).

Wesentlichen Vorschub gab dem Bauwesen die bessere Stellung und Organisirung des Baupersonals.

Zur Verbesserung der mähr. schles. Straßen bewilligte Kaiser Franz einen neuen Status des Straßenpersonals von 11 Straßencommissären mit 5, 6 und 700 fl. Gehalt und, für die zweimalige Bereisung ihrer ganzen Straßenstrecke

in jedem Monate, ein jährliches Pauschale von 30 fl. (nach dem Hfzdte. vom 27. Mai 1815 Z. 9289 von 27 fl. C. M.) für jede Meile, dann von 44 Kontrolloren mit 200, 250 und 300 fl. Besoldung. Die Parteiführer hörten auf. Die Zahl der Straſſeneinräumer, als bloßer Taglöhner für eine bestimmte Strecke (von 2000 Current-Klaftern) und ihre neu regulirte Bezahlung (Hfzdte. 28. Mai und 24. Juni 1807) blieben ungeändert. Als Dienstinstruktion sollte einstweilen die für Böhmen seit 1794 bestehende auch für Mähren und Schlesien adaptirt werden (Hfzdt. 18. Februar 1808 Z. 3095).

Später fand man, daß die Straſſendirektion mehr dirigirend und disponirend, die Baudirektion aber mehr berathend sei und mit einzelnen Geschäften zu thun habe, die Einheit sich nicht leicht in der gemeinschaftlichen Leitung beider Direktionen erzielen lasse und beide eine verschiedene Ausbildung erfordern. Kaiser Franz trennte daher die mehr dem Namen nach unter der Leitung Eines Oberbaudirektors vereint gewesene Straſſen- von der Provinzial-Baudirektion (für das Civil- und Wasserbaufach) und ließ beide für sich mit folgendem Status bestehen:

Für die Provinzial-Baudirektion. 1 Baudirektor mit 1500 fl. (später mit 500 fl. Zulage), 1 Architekt mit 900 fl., 3 Ingenieure mit 9, 8 und 700 fl. (1826 die 1. eingezogen), 2 Zeichner mit 6 und 500 fl., 1 Aktuar mit 600 fl., 2 Kanzlisten mit 400 fl. und 1 Amtsdiener mit 250 fl., zusammen 7550 fl. (später 8.650 fl. [Hofkammdt. 14. Dezember 1817 Z. 62.366], weil die höhere Direk. Besoldung und 2 Adjuten für Praktikanten zu 300 fl. hinzugekommen waren).

Für die Straſſenbau-Direktion: 1 Wegdirektor mit 1200 fl., 2 Ingenieure mit 8 und 700 fl., 1 Rechnungsführer mit 600 fl., 1 Aktuar mit 500 fl., 1 Kanzlist mit 400 fl., 1 Amtsdiener mit 250 fl., zusammen 4450 fl.

Diese Besoldungen hatten jene Fonds, deren Geschäfte diese Direktionen besorgten, pro rata zu zahlen (Hfzdt. 10. Februar 1809 Z. 2082).

Um den Eintritt fähiger Personen aber noch mehr zu befördern und eine mehrere Gleichstellung mit Oesterreich und Böhmen zu bewirken, systemisirte Kaiser Franz den Personal- und Besoldungsstand des Straſſenpersonals in Mähren und Schlesien in folgender Weise:

1 Direktor mit 1800 fl. Gehalt, 1 Adjunkt mit 1200 fl., 2 Ingenieure mit 9 und 800 fl., 1 Aktuar mit 700 fl., 1 Kanzlist mit 600 fl., 2 Praktikanten, jeder mit 300 fl. Adjutum, 1 Amtsdiener mit 250 fl., 6 Straſſenkommiſſäre mit 700 fl., 5 Straſſenkommiſſäre mit 600 fl., 23 Wegmeister (so sollen künftig, wie in den andern Provinzen die Kontrollore heißen) mit 350 fl. und 22 mit 300 fl. (Hfzdt. 27. Oktober 1814 Z. 13.978).

Bei mehrerer Ausbildung der technischen Beamten fand man die Vereinigung sämmtlicher Bauzweige aus technischen, administrativen (Einheits-) und ökonom. Rücksichten wieder wünschenswerth. Kaiser Franz befahl daher auch die Vereinigung der Provinzial- und Straſſenbau-Direktion (a. h. Entschließung 27. Jänner 1829), ernannte den Baudirektor Conrad Gernrath zum m. s.

Oberbaudirektor und befahl nun auch die Organisirung der Baubehörden und die Vereinfachung des Bauwesens (a. h. Entschl. 11. Februar. 1832). In Folge dessen wurden auch, obwohl die Organisirung nicht erfolgte, beide Direktionen, mit ihrem früheren Status, seit dem 1. Juli 1832 vereint. Wegen Organisirung der Baudirektionen, in deren Systeme vor der Hand keine Aenderung Statt fand *), und der untergeordneten Baubeamten wurde zwar gemäß der a. h. Entschließungen vom 12. Dezember 1840 und 18. März 1843 Verhandlungen eingeleitet; dieselben hatten jedoch noch zu keinem Resultate geführt, als der neue österr. Verwaltungs-Organismus des Jahres 1850 durchgreifende Aenderungen auch im Bauwesen nöthig machte.

Vorzüglich galt es, einen tüchtigen Nachwuchs zu schaffen und eine Pflanzschule für öffentliche Baubeamte zu gründen, da man bisher in der Auswahl sehr beschränkt war.

Kaiser Franz beabsichtigte, eigene Lehrkanzeln im Baufache nach und nach in den Ländern zu errichten (Hfdt. 12. Februar 1810). Die mähr. Stände erklärten sich, obwohl sie an der Olmützer Akademie (seit 1725) einen Lehrer des Geniefaches halten, sogleich bereit, 3 — 4 Stipendien aus ihren Mitteln zu gewähren, wenn eine solche Lehrkanzel in Brünn errichtet würde.

Es kam aber nicht dazu. Statt dessen bewilligte aber der Kaiser, daß stets zwei Praktikanten der Baudirektion (Hfdt. 25. Februar 1813) und zwei der Strassenbaudirektion mit einem jährlichen Adjutum von 300 fl. betheilt werden (Hfzdt. 27. Oktober 1814).

Als Bedingung der Erlangung desselben forderte man die Kenntniß der Mathematik (Hfdt. 27. Oktober 1814).

Bei der größeren Cultur der Bauwissenschaften, welche die neuen polytechnischen Institute zu Prag (1806) und Wien (1816) ungemein förderten, stiegen auch die Anforderungen für alle Anstellungen im Baufache; denn sie wurden vom Nachweise über die Erlernung der nothwendigen Hülfswissenschaften, nämlich der reinen und angewandten Mathematik, der Meßkunst, der Situations- und anderer Planzeichnung mit Zeugnissen öffentlicher Lehrer aus Civil- oder Militär-Anstalten und vom Ausschlage einer strengen theoretisch-praktischen Prüfung aus dem resp. Bauzweige und für Kreisingenieurs-Stellen aus allen drei Bauzweigen bei den betheiligten Direktionen abhängig gemacht (Hfzdt. 16. März 1820).

---

*) Im J. 1843 kostete die vereinte Baudirektion (mit 1 Oberbaudirektor, 1 Baudirektor, 1 Adjunkten, 1 Architekten, 4 Ingenieuren, 2 Zeichnern, 2 Aktuaren, 3 Kanzlisten, 4 adjutirten Praktikanten und 2 Amtsdienern) 14.600 fl., 8 Kreisingenieure 5200 fl., das auswärtige Strassenpersonal (10 Strassencommissäre, 47 Strassenmeister und 342 Strasseneinräumer, mit 8 fl. bis 8 fl. 36 kr. monatlicher Löhnung) 55.585 fl., zusammen (mit 950 fl. Personal-Zulagen) 76.335 fl. C. M.

Ein vorzügliches Augenmerk bei der Aufnahme von Praktikanten der Baudirektionen sollte auf die Schüler der zwei genannten polytechnischen Institute genommen werden (Hfdt. 11. August 1825). Endlich forderte man aber von solchen Candidaten Zeugnisse von einer polytechnischen oder einer umfassenden militärischen Lehranstalt oder doch wenigstens über die zurückgelegten philosophischen Studien und die Beibringung von Zeichnungen, unterzog sie einer Prüfung aus allen drei Bauzweigen und einer einjährigen Probepraxis (Hfzdt. 24. April 1835).

Damit die Baulichkeiten, welche nicht nur das höchste Aerar und die verschiedenen Fonds, sondern auch die Stände und die Städte betreffen, künftig mit einem bessern Erfolge geleitet werden, bewilligte Kaiser Franz die Anstellung von 8 Kreisingenieuren und 8 Kreismauermeistern in Mähren und Schlesien, die ersteren, 4 mit 700 und 4 mit 600 fl. Gehalt, nebst der Vergütung der Reisekosten und den normalmäßigen Diäten, mit der Unterordnung in allen Bauangelegenheiten unter die Provinzial-Baudirektion und der Beförderung zu derselben. Die Kreismaurermeister erhielten keine Besoldung, weil sie durch Ueberkommung der Baulichkeiten ohnehin den ihrer Bestimmung zukommenden Gewinn erhalten würden (Hfkzdt. 18. Jänner 1810 Z. 695 *).

Obwohl die Kreisingenieure der Baudirektion in allen Bauangelegenheiten unterstanden, so wurden sie doch immer als Mitglieder des Kreisamtes, mit dem Range nach dem Kreisarzte, angesehen und von dem ersteren insbesondere zur Vornahme der Commissionen in Bau-Sachen, zur Aufsicht auf die Brücken, Flußbette, Dämme, Landwege u. s. w., ferner zur Uebernahme fertiger Aerarial-Gebäude verwendet; sie waren dem Kreisamte mit Parition verbunden und erhielten die Befehle der Baudirektion, von welcher sie nur in so fern, als derselben die Oberleitung der Baulichkeiten und die Beurtheilung des Kunstfaches zukömmt, abhingen, auch nur durch das erstere (Hfzdt. 12. Juli 1810 Z. 9510). Die Kreisingenieure wurden auch 1810 in Mähren und Schlesien wirklich angestellt und (1810 und 1824) mit eigenen Instruktionen versehen.

Die Bauprojekte, deren Genehmigung Seiner k. k. Majestät oder den Hofstellen vorbehalten, welche jedoch von den berufenen Bauverständigen zu entwerfen, von der Landesbaudirektion zu berichtigen und mittelst der Landesstelle vorzulegen waren, hatte der Hofbaurath einer Vorprüfung zu unterziehen. Derselbe wurde nach der a. h. Entschließung vom 18. März 1843 (Prov. Ges. Slg. S. 59) mit Weglassung des bisherigen Zusatzes: „und Buchhaltung," reorganisirt, der bisherigen Unterordnung unter das Generalrechnungsdirektorium

---

*) Durch die Einführung des Lizitations-Systems bei allen öffentlichen, ständischen und städtischen Baulichkeiten im J. 1812 verloren die Kreismaurermeister ihre eigentliche Bestimmung und ihre Stellen wurden daher in Erledigungsfällen nicht mehr besetzt.

enthoben und in Personal- und Disciplinarsachen der unmittelbaren Leitung der vereinigten Hofkanzlei unterstellt.

Als Filial-Departements des k. k. Hofbaurathes und Buchhaltung bestanden die Baudepartements bei den Provinzial-Staatsbuchhaltungen (Dekret des k. k. Generalrechnungsdirektoriums vom 15. Februar 1809 Z. 362) zur Prüfung und Adjustirung der Kostenanschläge dem Ziffer nach über jene Gegenstände, deren Bewilligung im Wirkungskreise der Landesstellen lag (a. h. Entschl. 4. Juni 1820, Hfzdt. 29. März 1833).

Mit der a. h. Entschließung vom 18. März 1843 genehmigten aber Seine Majestät die Auflösung dieser Baudepartements, die Uebertragung ihrer Geschäfte an die Prov. Baudirektion und die Verschmelzung des Personals beider dem Principe nach. Die Baudepartements traten auch vom 1. Mai 1843 an aus der bisherigen Verbindung mit den P. St. Buchhaltungen (Hfzdt. 2. April 1843 Z. 9749). Bis zur definitiven Einverleibung in die Baudirektion blieben aber diese Baudepartements den Gubernien unmittelbar untergeordnet (Hfzdt. 27. Mai 1843 Z. 13.576, Prov. Ges. Slg. S. 59 und 198).

Die Ereignisse des Jahres 1848 hatten auch auf die Leitung der Verkehrs-Anstalten entschiedenen Einfluß. Im Mai 1848 entstanden zwei neue Ministerien, das eine für Ackerbau, Handel und Gewerbe und das andere für öffentliche Arbeiten. Sie nahmen jedoch erst später eine bestimmtere Gestalt an, in Folge welcher sich das (nun wieder aufgehobene) Ministerium für Landescultur und das noch bestehende Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten bildeten. An die Spitze des letzteren trat der geniale und schöpferische Minister von Bruck. Es wurde diesem Ministerium vom 1. Jänner 1849 an die bisher mit dem General-Rechnungsdirektorium verbunden gewesene Direktion der administrativen Statistik vollständig überwiesen und untergestellt (kais. Verordnung 5. Dezember 1848, Reichsgesetzblatt 1849 Nr. 8 und Mstdt. 31. Dezember 1848, eb. Nr. 62); dasselbe übernahm vom Finanzministerium die Leitung der Postanstalt (kais. Verordnung 22. Dezember 1848, eb. Nr. 49) und, mit Aufhebung der obersten Hofpostverwaltung vom 1. Februar 1849, unmittelbar selbst die oberste Leitung und Verwaltung der k. k. Postanstalten (Mstdt. 13. Jänner 1849, eb. Nr. 84); endlich wurden auch die früher bestandene k. k. General-Direktion der Staatseisenbahnen, die k. k. oberste Hofpostverwaltung und der k. k. Hofbaurath aufgelöst und mit dem genannten Ministerium vereinigt, indem dasselbe die oberste Leitung dieser Zweige bei sich centralisirte und selbst besorgt (Mstdt. 15. April 1849, eb. Nr. 215).

Dasselbe gründete im März 1849 ein Verordnungsblatt für Posten, Eisenbahnbetrieb und Telegraphen, an dessen Stelle mit dem 1. Jänner 1851 ein den ganzen Geschäftskreis des Ministeriums umfassendes amtliches Blatt trat, unter dem Titel: Verordnungsblatt für die Verwaltungszweige des österr. Handels-Ministeriums. Auch die seit dem 1. April 1849 erscheinende Zeitschrift

„Austria" ist ein Organ dieses Ministeriums. Die Grundzüge der Organisirung desselben, so wie der untergeordneten Behörden stellte, auf Grundlage des vom genannten Minister am 8. Oktober 1849 erstatteten denkwürdigen Vortrages, (in der wiener Zeitung 1849 Nr. 248) die kais. Verordnung vom 13. Oktober 1849 fest. Darin ist insbesondere ausgesprochen, daß alle den Handel und die Industrie betreffenden Geschäfte in diesem Ministerium ihren Vereinigungspunkt finden müssen; daher wurde auch die Rechnungsabtheilung des Finanzministeriums für die Handelsnachweise dahin abgegeben. Nach diesen Grundzügen zerfiel das Ministerium in 4 Sektionen, nämlich 1) für Handel und Gewerbe, 2) für öffentliche Bauten, 3) für die Communikationen und 4) für die administrative Statistik, dann das Rechnungswesen und die Journalistik. Die obere Baubehörde für die eigentliche Ausführung der Staatsbauten (a. für den Staatseisenbahn-, b. den Wasser- und Straßenbau und c. die Civilbauten) wurde die, mit der kais. Verordnung vom 15. Dezember 1849 (Wiener Zeitung Nr. 301) organisirte, General-Baudirektion; für die Leitung des exekutiven Post-, Eisenbahnbetrieb- und Telegraphendienstes wurde eine, mit der kais. Verordnung vom 13. Jänner 1850 (Wiener Zeitung Nr. 13) organisirte, Generaldirektion der Communikationen bestellt, deren 3 Abtheilungen der General-Direktor für den Eisenbahnbetrieb, der General-Postdirektor und der Telegraphen-Direktor leiteten, welch' letzterer zugleich als Vorstand des Central-Büreau's für den Staats-Telegraphen fungirte; allein sowohl die Generaldirektion der Communikationen (Mstdt. 21. November 1851, eb. Nr. 257) wurde später aufgehoben, beziehungsweise als eine Sektion des Ministeriums reorganisirt, als auch die General-Baudirektion aufgelöst, ihre Geschäfte an die betheiligte Sektion des Ministeriums überwiesen und nur für die Leitung der Eisenbahnbauten eine eigene Centraldirektion bestellt (Mstdt. 11. September 1852, eb. Nr. 181). Die kais. Verordnung vom 20. Dezember 1849 (Wiener Zeitung Nr. 303) genehmigte die Organisirung des Rechnungsdepartements für die bei diesem Ministerium vorkommenden Rechnungsgeschäfte und jene vom 9. Dezember 1852 (Reichsges. 1853 Nr. 3) dehnte die Wirksamkeit der Post-Hofbuchhaltung nebst dem bisher besorgten Post- und Telegraphen- auch auf den Eisenbahn-Dienst aus, daher diese Behörde den Titel einer Central-Buchhaltung für die Communikationen erhielt.

In den einzelnen Kronländern entstanden nach den kais. Verordnungen vom 13. Oktober und 15. Dezember 1849 Landes-Baudirektionen und in jenen Ländern, welche nach der politischen Eintheilung in zwei oder mehrere Kreise zerfielen, eben so viele Kreis-Bauämter; in dem Kreise, wo die Baudirektion ihren Sitz hatte, wirkte sie zugleich als Kreis-Bauamt. Jedem Kreisbauamte stand ein Inspektor vor, welchem ein Ober-Ingenieur als Stellvertreter und eine bestimmte Anzahl von Ingenieuren, Ingenieur-Assistenten und Bau-Eleven beigegeben war. Wo das Kreis-Bauamt zugleich die Baudirektion

bildete, war der Vorstand ein Ober-Inspektor und sein Stellvertreter ein Inspektor. Den Landes-Baudirektionen und Kreis-Bauämtern wurden eigene Rechnungs-Abtheilungen beigegeben, welche in Bezug auf die Rechnungs-Controlle eine unabhängige Stellung von den Bau-Organen erhielten. Zur Besorgung der Baugeschäfte im Lande wurden Ingenieure und Ingenieur-Assistenten in einzelnen Orten für gewisse Bezirke bestellt. Die kais. Verordnung vom 8. März 1850 (Reichsgesetz Nr. 118), gab eine Vorschrift über die Aufnahme technisch gebildeter Bau-Eleven und die Einführung von Staats-Prüfungen für den Baudienst.

Da Mähren nach der politischen Eintheilung in den brünner und olmützer Kreis zerfiel, wurde in Brünn eine Landes-Baudirektion, zugleich brünner Kreis-Bauamt, und in Olmütz ein Kreis-Bauamt, für Schlesien aber, welches keine Kreise hat, eine Landes-Baudirektion bestellt. Aus den 25 Bezirkshauptmannschaften Mährens bildete man 12 Baubezirke (1. Nikolsburg-Kromau, 2. Znaim-Datschitz, 3. Iglau-Neustadtl, 4. Brünn-Auspitz, 5. Trübau-Boskowitz, 6. Wischau-Gaya, 7. Olmütz-Weißkirchen, 8. Neutitschein-Mistek-Wal. Meseritsch, 9. Sternberg-Littau, 10. Schönberg-Hohenstadt, 11. Kremsier-Holleschau, 12. Hradisch-Ung. Brod), aus den 7 Schlesiens 3. Der Personal- und Besoldungs-Stand der Baubehörden in Mähren umfaßte 1 Oberinspektor (mit 2000 fl. Gehalt), 2 Inspektoren (mit 1800 fl.), 1 Oberingenieur (mit 1400 fl.), 3 Ingenieuren 1. Klasse (mit 1000 fl.), 15 der 2. Klasse (mit 900 fl.), 14 Ingenieur-Assistenten (mit 700 und 600 fl.) und 14 Bau-Eleven (mit 1 fl. 15 kr. täglich), zwei technische Rechnungs-Abtheilungen mit 1 Rechnungsrathe (1200 fl.), 1 Revidenten (800 fl.) und 3 Revisions-Assistenten (700, 500, 400 fl.), zwei Sekretariate mit 2 Beamten (800 und 600 fl.), 2 Dienern (300 fl.) und 7 Diurnisten (48 kr. täglich), endlich das empirische Aufsichts-Personal, bestehend aus 30 Strassen- (Weg-) Meistern (mit 350 und 300 fl.), mit einer Gesammt-Besoldung von 56.385 fl.

Den Stand der schles. Baudirektion bildeten 1 Oberingenieur (mit 1400 fl.), als Vorsteher, 1 Ingenieur 1., 2 Ingenieure 2. Klasse, einige Assistenten und Bau-Eleven, 1 Revident, 1 Sekretär, 1 Diener und 11 Wegmeister.

Nachdem der m. s. Baudirektor Joseph Esch zum Vorsteher der Baudirektion für Mähren mit dem Charakter eines Oberinspektors, der Baudirektions-Adjunkt Joseph Seifert zum Vorsteher des Kreisbauamtes in Olmütz mit dem Charakter eines Inspektors (Mstdt. 28. Dezember 1849) und der Kreisingenieur Dr. Conrad Schenkl zum Oberingenieur und Vorsteher der schles. Baudirektion ernannt worden waren, traten die neuen Aemter vom 1. April 1850 in Wirksamkeit.

Die neuesten Aenderungen im Organismus der Behörden blieben nicht ohne Einfluß auf die Baubehörden; es wurde auch eine Reorganisirung des Baudienstes in allen Kronländern angeordnet (a. h. Entschl. 12. September 1852) und, noch vor dem Eintritte der Wirksamkeit der neuen politischen Ver-

waltungsbehörden, eine provisorische Einrichtung des Baudienstes und in Absicht auf das Verhältniß der Bau- zu den bestandenen Verwaltungsbehörden getroffen, in Folge welcher die ersteren wieder den Landesregierungen untergeordnet wurden (Mstdt. 9. Februar 1853, Reichsgesetzbl. Nr. 27). Vom 1. November 1854 ging das Kreisbauamt in Olmütz ein und die Baudirektion in Brünn übernahm wieder alle Geschäfte des Baudienstes in Mähren. Ob die schles. Baudirektion fortbestehen und welche Einrichtung zur Besorgung des Baudienstes bei den neuen Kreis- und Bezirksämtern getroffen werden wird, steht zu erwarten.

Es bleibt uns noch übrig, etwas von den Persönlichkeiten zu sagen, welche die technische Leitung des Straßen- und beziehungsweise des Bauwesens in Mähren und Schlesien seit ihrer Organisirung unter Joseph II. führten.

Als Weg- oder Straßenbaudirektoren fungirten von 1788 und beziehungsweise 1790 — 1803 Joseph Wussin [1]), von 1804 — 1806 Joseph Devez

[1]) Wir glauben dem Andenken eines der unterrichtetsten und thätigsten m. s. Straßenbau-Direktoren zu einer Zeit, wo die technische Bildung noch so geringe im Lande war, einige Worte widmen zu sollen. „Die guten Straßen gehören zu den vorzüglichsten Eigenheiten Mährens (sagt André's patriot. Tageblatt 1804 S. 861). Um sie hat der nun schon beinahe 30 Jahre dieses Geschäft leitende Straßenbaudirektor Wussin große Verdienste. Seinen technischen Einsichten, seiner Leitung und Instruirung des untergeordneten Personals, seinen fleißigen, regelmäßigen Bereisungen muß man viel von der guten Anlage und sorgfältigen Unterhaltung der mährischen Chausséen verdanken, welche zwar auch durch die unaufhörlichen schweren Transporte während des Krieges sehr mitgenommen worden, doch bei weitem nicht in dem Verhältniß, wie in Böhmen und noch mehr in Oesterreich."

Joseph Wussin wurde am 15. April 1753 zu Wien geboren, wo sein Vater Bettfurnituren-Kommissär war. Dieser zog zwar noch in demselben Jahre nach Kaschau und blieb bis 1768 daselbst; sein Sohn lag aber in Wien den humanistischen Studien und zu Prag, wohin sein Vater als Straßenbau-Kommissär gekommen war, den philosophischen, den Ingenieur- und zum Theile den juridischen Studien ob. Seit 1770 widmete er sich als Nachsteher und Parteiführer dem Straßendienste in Böhmen, leistete aber durch die Ausfertigung der Pläne von der budweiser und chrudimer Straße Ingenieursdienste und betheiligte sich (1772) unter dem Grafen Buquoi und Dechant Kindermann bei dem Unterrichte an der neuen Normalschule in Kaplitz. Diese hervorragende Verwendung hatte seinen Ruf nach Troppau im September 1775 zur Folge, wo ihm, unter Cerrini's Direktion, bei dem Baue der schlesisch-galizischen Straße (von der mähr. Gränze über Troppau nach Teschen) alle Obliegenheiten eines Ingenieurs zugewiesen wurden. Er baute sie leicht und solid die Klafter für 3 — 4 fl., während sie sonst 6 — 7 fl. kostete. Obwohl er im März 1776 die Stelle eines Kommissärs bei dem Straßenbaue im Teschen'schen erhielt, blieben ihm doch die Ingenieurs-Geschäfte in den Fürstenthümern Troppau, Jägerndorf und Neisse und er hatte die 49.000 Klafter lange Straße zu traciren, aufzunehmen, zu überschlagen und alle Pläne zu verfertigen. Ueberdies erhielt er 1780 von der Hofstelle den Auftrag, eine Karte von den genannten 4 Fürstenthümern zu verfertigen. Immer thätig, theilnehmend und liebevoll, stets beflissen, seine Kenntnisse, besonders in der Naturlehre und Naturgeschichte, in der Geograghie und Geschichte, in der Geometrie und

(† 1806), 1896 — 1808 Aberle (1808 nach Linz übersetzt, Billik substituirt), von 1810 — 1832 Franz Xaver Braumüller[2]).

Astronomie, zu bereichern, war es ihm Bedürfniß, sie auch andern mitzutheilen. Ihm dankt das Fürstenthum Teschen die ersten Kenntnisse in der Mineralogie, für welche er auch den Gymnasialpräfekten Scherschnik gewann, der nicht unbeträchtliche Sammlungen am Gymnasium anlegte, durch ihn mit den Mineralogen Mährens in Verbindung kam und seine Kenntnisse an seine Zöglinge vererbte. 1781 wurde Wussin Straßeningenieur. Kurz nachher überließ man zwar die Strasse von Troppau bis Teschen ihrem Schicksale, es kam aber jene von Friedek über Teschen bis Biala in Bau, welcher nach Wussin's Plänen so schleunig ausgeführt wurde, daß im November 1785 die ganze Strecke von 30.000 Klaftern völlig fertig in Pacht gegeben werden konnte; nebst vielen Kanälen und kleinen Brücken, dann den Brücken über die Trzanowitza, Morawa, Luzina bei Woikowitz und über die Ostrawitza bei Friedek wurde auch die schöne 36 Klafter lange, auf 3 Pfeilern von Quadern ruhende Brücke über die Olsa bei Teschen nach Wussin's Entwürfen gebaut. Als 1784 dem Direktor Cerrini der Bau der Strasse von Olmütz über Leipnik nach Friedek anvertraut wurde, übernahm Wussin auch hier die Ingenieurs-Geschäfte und die Verfertigung des Hauptplans über eine Strecke von 46.000 Klaftern, so wie derselbe auch den Plan der Strasse von Olmütz nach Trübau in einer Länge von 40.000 Klaftern entwarf. Bei der Verpachtung der Straßen in Quiescenz versetzt, fand er 1786 in Wien bei dem Buchhändler Schrämbl ein Unterkommen, Verwendung bei der Verfertigung eines neuen Atlasses und Gelegenheit, mit Männern, wie Hell, Liesganig, Pilgram, Güßmann, Metzburg, Triesnecker, Walcher, Vega, Bödius, Felbiger u. a. Verbindungen anzuknüpfen. 1788 erhielt er, als m. s. Weginspektor, die Direktion des ganzen Straßenbaues in Mähren und Schlesien mit 1200 fl. Gehalt und 400 fl. Reisegeld. Er übernahm von dem ausgetretenen Cerrini die Straßen. Tief bewegt von ihrer Zugrunderichtung durch die Verpachtung machte er 1789 den Antrag, dieselben, noch mit einem Gewinne des Aerars von 32.366 fl., um den jährlichen Betrag von 71.672 fl. auf 6 Jahre in administratorische Pachtung zu nehmen, nicht nur zu erhalten, sondern auch zu verbessern. Kaiser Joseph, welcher von der eigenen Regie nichts wissen wollte, ging zwar darauf nicht ein; nach seinem Tode genehmigte aber die Hofkanzlei 1790 den gut gemeinten Antrag und so behauptete sich diese Art Pachtung, bis Kaiser Franz Anfangs 1793 wieder die Aerarialregie in der nämlichen Weise, wie sie Wussin 1789 vorgeschlagen, einführte. Er übernahm eigentlich nach seinem, am 17. Juni 1790 genehmigten Plane, als Wegdirektor alle Straßen in unmittelbare Besorgung und erhielt sie ungeachtet aller Hindernisse in ihrem gutem Rufe (Gub. Nr. 2130 — 1801).

Es war keine kleine Aufgabe, die m. s. Straßen, welche durch die Verpachtung so herabgekommen war, wieder in bessern Stand zu setzen, die zerrütteten Zustände zu beheben und Ordnung herzustellen. Wussin markirte die m. s. Straßen von 406.000 Klaftern Länge mit Steinen und Säulen in Abtheilungen von 100, 1000 und 2000 Klaftern, zeigte, daß die Direktion mit Hilfe eines Ingenieurs, eines Revidenten, eines Kanzlisten und von 2 — 3 Praktikanten ganz gemächlich besorgt werden könne, ordnete die Registratur, stellte im Amte eine Sammlung aller nicht nur an den Straßen, sondern überhaupt in Mähren und Schlesien vorkommenden Bergarten nebst einer Beschreibung auf, schrieb den Kommissären Conservations-, Reparations- und Werkzeugsberechnungen und

Mährisch-schlesische Baudirektoren waren von 1788 — 1801 Carl Freiherr Jakobi von Ekolm, von 1801 — 1832 Conrad Gernrath (tüchtiger als Mathematiker denn als Baukünstler), seit 1832 als m. s. Oberbaudirektor Leiter der

---

jährliche Nachweisungen der Straßenbäume vor u. s. w. Er stellte nach eigenen Plänen die bereits aufgelassenen und sehr verwüsteten Strassen von Hartau bis Troppau von 13.500 Klaftern und von Troppau über M. Ostrau nach Teschen von 33.000 Klaftern wieder her und baute in meisterhafter Ausführung die Strasse von Teschen über Jablunka nach Ungarn. Wussin verfaßte Pläne über die Straße von Alttitschein bis Wal. Meseritsch von 12.000 Klaftern und über die znaimer Strasse in der vierfachen Richtung a) von Brünn über Prahlitz und Lechwitz von 32.000 Klaftern, b) über Laaz, Mißlitz und Olkowitz von 31.000 Klaftern, c) über Eibenschitz, Dubnian, Danowitz und Durchlaß von 34.000 Klf. und d) über Eibenschitz, Dubnian, Tulleschitz und Niklowitz von 36.000 Klf.; die Hofstelle entschied sich aber nicht für diese, wohl mehr von den Verkehrsinteressen gebotene Route, sondern für Gernrath's Plan über Pohrlitz, weil derselbe weniger kostspielig war. Endlich verfaßte Wussin auch 2 Pläne über die auf Anordnung des Guberniums entworfenen Holzstrassen von Brünn nach Kiritein, von welchen die eine über Obrowitz, Schimitz und Ochos (die jetzige Bezirksstraße), die andere über Obkan und Bilowitz gezogen war.

Während seines Aufenthaltes in Brünn waren Mineralogie, Chemie, vorzüglich aber Astronomie, wobei ihm seine Tochter Philippine hilfreiche Hand leistete, seine Lieblingsstudien. Er gehörte zum Kreise jener Männer, welche im Hause des Appellationspräsidenten Grafen Mittrowsky in wochentlichen Sitzungen Naturlehre, Naturgeschichte, Chemie, Mineralogie und Bergwerkskunde zu Gegenständen ihrer Besprechungen wählten. In jene Zeit (1798) fällt auch die von Wussin ausgegangene Bestimmung des Meridians oder Mittagskreises von Brünn (Moravia 1843 S. 372), die persönliche Anknüpfung von Beziehungen zu Gelehrten, wie David, Gerstner, Durich u. a. in Prag. Wussin besaß nicht nur mathematische und astronomische Kenntnisse, wie praktische Fertigkeiten und Erfahrungen in der Feldmeßkunst und im Bauwesen, sondern war auch ein guter Mineralog. Seine Kenntnisse, wie sein Charakter erwarben ihm auch in Wien die Achtung, besonders des einflußreichen Wiebeking. Wussin competirte zwar (1801) ohne Erfolg um die m. s. Prov. Baudirektors-Stelle, welche Gernrath erhielt; er wurde jedoch 1801 zur Nivellirung des wiener Canals von W. Neustadt bis Oedenburg und Anfangs 1803 zur Uebernahme der Straßenbaudirektion in Nieder-Oesterreich berufen. Eben als er sich beeiferte, die anvertrauten Straßen kennen zu lernen und zu beschreiben, und wegen vollkommen entsprechender Dienstleistung Hoffnung hatte, Hofsekretär zu werden, traf ihn als Folge übermäßiger Geistesanstengungen der Nervenschlag. Weder Aerzte, noch Bäder gaben ihm wieder die Gesundheit und er siechte, als m. s. Straßenbaudirektor mit zwei Dritttheilen seines Gehaltes (mit 800 fl.) in den Ruhestand versetzt (1804), zeitweise zu Teschen, später zu Brünn weilend, Jahre lang fort, bis ein wiederholter Schlagfluß seinem Leben am 21. Jänner 1813 zu Brünn ein Ende machte; erst viele Jahre später (1840) folgte ihm seine Gattin Rosalia, Tochter des caplitzer Bürgers Schotter, welche er schon 1776 geehligt hatte (Patriot. Tageblatt 1802 S. 862; Nachrichten von Schriftstellern und Künstlern aus dem Teschner Fürstenthum, von Scherschnik, Teschen 1810, S. 170 — 181 [voll der

vereinten Baudirektion († 2. November 1833, Nekrologe von Schenkl und in den Mittheilungen der Ackerbauges. 1834 Nr. 1). 1834 verwaltete dieses Amt provisorisch der n. österr. Wasserbaudirektor von Kudriaffsky, 1835 der böhm.

sinnstörendsten Druckfehler]; Jurende's redl. Verkündiger 1814 S. 123; handschriftliche Nachrichten).

[2]) Franz Xaver Braumüller wurde den 4. Dezember 1783 zu Kremsier in Mähren geboren. Von Jugend auf durch seine Neigung und als Waise durch seinen Großoheim, den k. k. General Freiherrn von Piza, für den Staatsdienst und die Ingenieurwissenschaften bestimmt, besuchte er die wiener Baukunst-Akademie und bildete sich nach den Anleitungen des k. k. Hofraths Joseph von Sonnenfels und des k. k. Generals und Hofkammerdirektors Freiherrn von Struppi. Insbesondere diente eine vollkommene Kenntniß der französischen und italienischen und eine ziemliche der englischen Sprache, um alle Hilfsmittel für das Studium der Mathematik und Physik, der klassischen Architektur, so wie der hydrotechnischen und Straffen-Anlagen von Holland, Frankreich, England und Italien zu benützen. Im Jahre 1803 wurde Braumüller als Conceps-Praktikant bei dem errichteten Straffen- und Wasserbau-Departement der Hofstellen mit 300 fl. angestellt und zur Dienstleistung dem damaligen k. k. Hofrathe von Wiebeking zugewiesen, auch kurz darauf bestimmt, denselben bei der Bereisung der innerösterreichischen und italienischen Provinzen zu begleiten. Hierbei hatte Braumüller die Gelegenheit und alle officiellen Behelfe, um diese Länder, ihr Straffen- und Wasserbauwesen, besonders den wichtigen Fluß-, Schifffahrtskanal-, Seeufer- und Hafenbau von Venedig, Triest und Fiume, gründlich kennen zu lernen. Das Studium der berühmtesten Gebäude Palladios und der andern berühmten venetianischen Architekten, so wie der antiken Römerwerke zu Verona, Aquileja und Pola wurde nicht versäumt. Die Seeuferdämme der Inseln Malamoco, Pelestrina und Chioggia wurden von Braumüller aufgenommen und nebst mehreren andern Arbeiten der Hofstelle mit der Relation des Hofraths von Wiebeking überreicht (sie sind auch in dessen Wasserbaukunst in Kupfer gestochen).

Durch diese erworbene Länderkenntniß noch mehr befähigt, verwendete sich Braumüller auch weiter, außer den Geschäften der Hofkammer, auch für jene der Hofkanzlei und selbst für einige ungarische Baugegenstände. Mehrfältige, nach Auftrag verfaßte Pläne gingen in die Provinzen und erwarben ihm nebst andern Elaboraten (z. B. über die Wegfonds, über die Schiffbarmachung der March) die Zufriedenheit der Hofstelle.

Im Jahre 1806 wurde ihm auch noch als Nebenarbeit die Ausfertigung einer von dem k. k. Obristlieutenant von Volkmann vom General-Quartiermeister-Stabe für die Hofkanzlei begonnenen Karte der Monarchie anvertraut und auf sein Ansuchen die Landes-Ingenieur- und Vorstands-Stelle des görzer Filialbauamtes mit 800 fl. Gehalt verliehen. In Görz besorgte er mit 2 Amtsindividuen den Civil-, Straffen-, Fluß-, Seeufer- und Morastaustrocknungsbau, überdieß auch noch die Militärgebäude.

Im Spätherbste des Jahres 1807 wurde Braumüller für die Staats-Gränzberichtigung zwischen Oesterreich und Italien unter die Befehle des k. k. Hofkommissärs Grafen von Laval-Nugent (dermaligen k. k. Feldmarschalls) zugleich mit den Hauptleuten des General-Quartiermeister-Stabes von Geppert und Grafen von Latour gestellt und zu den in den beschneiten Hochalpen mit den größten Anstrengungen verbundenen geodätischen Vermessungen und zur Ausfertigung der Gränzkarte bis ans Meer mitverwendet.

Baudirektionsadjunkt Joseph Esch, welcher 1836 m. s. Oberbaudirektor, 1850 Oberbauinspektor in Mähren wurde († 1. Juni 1854). Ihm folgte 1854 als Baudirektor in Mähren der gewesene olmützer Kreisbauinspektor Joseph Seifert[3]).

Im Jahre 1809 war Graf Laval-Nugent Chef des General-Stabes der Armee von Italina und Braumüller wurde als Hauptmann von der Landwehr in den geheimen Angriffsplan eingeweiht, der Flußübergang an der von ihm projektirten Stelle bei Stracig und die sonstigen vorgeschlagenen Maßregeln adoptirt und der Uebergang des Isonzo in der Nacht vom 10. auf den 11. April im Angesichte des Feindes glücklich ausgeführt. Nachher bestimmte Braumüller durch eine Rekognoscirung den Stand der neuen Außenwerke der Festung Palma und wurde kurz darauf zur Dienstleistung im Stabe des kommandirenden Generals Grafen Giulay berufen und bis zum Abschlusse des Waffenstillstandes mit Auszeichnung verwendet.

Nach diesem Abschlusse wurde Braumüller vom Armeekommissär Grafen von Saurau für politische Geschäfte mit den feindlichen Autoritäten gebraucht, und endlich bei diesen zugetheilt. Auch unter diesen höchst schwierigen Verhältnissen erwarb er sich das Zeugniß ausgezeichneter Verwendung im Intereresse seines Monarchen von dem damaligen Landeshauptmanne Grafen von Attems und die Zufriedenheit des Armeekommissärs.

Nach hergestelltem Frieden ernannte der Kaiser Anfangs des Jahres 1810 den noch in voller Jugendblüthe gestandenen Braumüller zum Straßenbaudirektor von Mähren und Schlesien. Seine Wirksamkeit als solcher bis zum Jahre 1832 bezeichneten insbesondere: die von ihm bewirkte Verbesserung in dem ganzen hierländigen Straßendienste — die strenge Sorge für Auswahl und Ausbildung des Personals — der Ausbau der lechwitzer Straße durch k. k. Militärarbeiter — der Bau der trübauer Straße mit persönlichen Leistungen, — der Straßen- und Brückenbau bei Friedek — die Einleitungen des jägerndorfer Straßenbaues — die Regulirung an der Weichsel und Blatnitza bei Skotschau — an der Ostrawitza bei Mährisch-Ostrau — die Regulirungen und Verschönerungen an den Straßen innerhalb der Vorstädte der Stadt Brünn — die Abfassung einer (nicht ins Leben getretenen) Dienstinstruktion für das Straßenwesen und mehrere andere Leistungen.

Als durch das Zusammenwirken der Grafen Salm, Auersperg und Mittrowsky das vaterländische Museum zu Brünn ins Leben trat, förderte Braumüller (1810) dessen Begründung kräftig sowohl durch eigene als durch bedeutende Beiträge seiner untergeordneten Beamten. Nach dem Rücktritte des Gubernialrathes Dr. Steiner von Pfungen (1827) von dem Amte eines Kanzlers der m. s. Gesellschaft zur Beförderung des Ackerbaues, der Natur- und Landeskunde besorgte Braumüller längere Zeit dieses Amt, bis ihn die Gesellschaft zu ihrem Kanzler wählte. In dieser Stellung ordnete er ihren Vermögensstand, machte das Publikum mit den Schätzen und Einrichtungen des Museums bekannt (Mittheilungen 1829 Nr. 5, 6 und 7), brachte die reichen Sammlungen, welchen wegen der Kränklichkeit des Custos Meineke und des schnellen Wechsels seiner Nachfolger die pflegende Hand gefehlt hatte, durch den neuen Custos Prof. Heinrich in Ordnung und gründete 1829 einen m. s. Kunstverein, welcher freilich wenig Anklang fand und eine geringe Wirksamkeit entwickelte, aber doch den Anfang mit den Kunstausstellungen (1838) machte (Mittheilungen 1829 Nr. 15, 1839 Nr. 7, Moravia 1842 Nr. 66). Als die Stürme der Jahre 1848 und 1849 auch im Inneren der Gesellschaft neue Ansichten, Bestrebungen und Kräfte emporbrängten, trat Braumüller (1849), nach öffentlicher Ablegung der Rechnung über die bis-

In Schlesien leitete die neue Baudirektion seit 1850 — 1854 der Oberingenieur Dr. Conrand Schenkl (von dem eine geschätzte Karte Mährens und Schlesiens ist, später Leiter der Baudirektion in Krakau), seitdem der Oberingenieur Prazak.

---

herige Wirksamkeit der Gesellschaft (Mittheilungen 1849 Nr. 17), vom Amte des Kanzlers ab. Nachdem er dem Staate weit über 40 Jahre gedient, zog er sich in die Ruhe des Weisen zurück, nur den Wissenschaften und der Kunst, selbst in hohem Alter noch als ausübender Künstler, lebend. Zu seinen Lieblingsstudien gehörte von je die Mineralogie. Gleich bei dem Eintritte als m. s. Strassenbaudirektor legte er eine Sammlung der mährischen Gebirgsarten an, bestimmt, die Idee einer petrographischen Karte Mährens und Schlesiens zu realisiren; seine lehrreiche Sammlung überging durch Kauf in jene des Franzensmuseums. Braumüller reiht sich auch den Entdeckern mähr. Mineralien an. Als Schriftsteller ist er nur mit kleineren Arbeiten (Hinblick auf den Kriegsschauplatz in Rußland, Brünn 1812, in den Mittheilungen, der Moravia, im Zuschauer u. a.) aufgetreten (Moravia 1815 S. 158, 416, Mittheilungen 1836 Nr. 8, 1855 S. 67, 68, 74).

[3]) Joseph Seifert, k. k. Landesbaudirektor in Mähren, Ehrenbürger der k. Hauptstadt Olmütz, wurde am 27. Mai 1808 zu Staab in Böhmen geboren, absolvirte die politechnischen Studien am prager Institute als der Vorzüglichste seines Jahrganges — mit dem 1. Prämium ausgezeichnet — und trat im Jahre 1826 bei der k. k. böhm. Landesbaudirektion in Staatsdienste.

Sein Talent im Verein mit seinen übrigen Eigenschaften machten sich in der Art bemerkbar, daß er schon im Jahre 1830 als einer der jüngsten Praktikanten mit der Leitung der karlsbader Bauten, und durch beinahe 8 Jahre mit der Substitution der elbogner und bunzlauer Kreisingenieursstelle betraut, insbesondere aber Seiner k. k. Majestät bei Gelegenheit der Schlußsteinlegung der elbogner Kettenbrücke als einer der fähigsten und wirksamsten Kreisingenieure des Landes vorgestellt wurde, und seine Leistungen überhaupt die hohe, höchste, ja selbst die allerhöchste Anerkennung fanden.

Im Jahre 1838 nach dem Wunsche des damaligen mähr. schles. Landes-Chefs Grafen Ugarte zur k. k. m. s. Landesbaudirektion in Brünn übersetzt, wurde Seifert im Jahre 1841 zum 4. Amtsingenieur, im Jahre 1848 zum m. s. Landesbaudirektions-Adjunkten, und bei Organisirung der Baubehörden zum wirklichen Inspektor und Vorsteher des k. k. Kreisbauamtes im olmützer Regierungsbezirke ernannt. Im Jahre 1851 zum Mitgliede des großen Ausschusses und zum zweiten Gemeinderathe der k. Hauptstadt Olmütz gewählt, ward derselbe in Anerkennung seiner Verdienste im Jahre 1852 mit dem Ehrenbürgerrechts-Diplome dieser k. Hauptstadt ausgezeichnet. 1854 wurde er endlich zum Baudirektor und Vorstande der Landesbaudirektion für Mähren berufen.

Von seinen vielen Leistungen dürften Erwähnung verdienen:

Die Hebung der Kurörter Karlsbad und K. Franzensbad durch die in den Jahren 1830 bis 1836 unter seiner Leitung vorgenommenen bedeutenden Bauten daselbst, der schwierige Verbau der großen Sprudelausbrüche im Tepelfluße zu Karlsbad im Jahre 1834 und 1835, wo die Existenz des Kurortes in Gefahr stand, die Militärkaserne, und das Militärspital auf ein komplettes Jägerbataillon zu Eger, die Kreishäuser zu Elbogen, Jungbunzlau, Ung. Hradisch und Olmütz (letzteres von der Stadtgemeinde an den Staat vermiethet), die Arbeitshäuser zu Prag und Brünn, die Erweiterung des prov. Strafhauses

B.

Der Privatstrassen-Bau.

Wir haben gesehen, daß es die Regierung seit zwei Jahrhunderten an Verordnungen und Erinnerungen nicht fehlen ließ, um die Fahrbarkeit der Strassen zu erzielen und insbesondere die mautberechtigten Obrigkeiten und Gemeinden zur Herstellung der ihrer Obsorge anvertrauten Wege zu vermögen. Wir haben aber auch schon angedeutet, wie geringen Erfolg diese Einwirkung hatte und wie die Klagen über die „unpraktikabeln," über die „bösen Wege" sich immer wieder erneuerten. Die Pflasterung geschah noch immer mit Ruthen und Koth und, neben den Knittelwegen, mochten die Holzstrassen, wie sie das Gubernium noch zu Ende des vorigen Jahrhundertes von Brünn nach Kiritein ausführen ließ, um den Waldreichthum von da dorthin zu schaffen, noch als ein Fortschritt gelten [4]. Die noch jetzt schwer auszurottende Abneigung des Bauers gegen „harte Strassen" wird nicht wenig dazu beigetragen haben, solche bedauerliche Zustände fast zu verewigen. Er spürte nur die Wohlthat, wenn bei trockener Witterung der Wagen leicht dahin gleitete, der Wagen- und Pferde-Beschlag geschont oder wohl gar entbehrlich wurde, brachte jedoch kurzsichtig nicht in Anschlag, wenn bei nasser Witterung Menschen und Vieh sich erschöpften, Wagen und Bespannung litt und die Zurücklegung ungebauter Wegesstrecken beinahe so viele Tage erforderte, als jene von festen Strassen nun in

---

und der spielberger Strafanstalt zu Brünn, das Strafhaus zu Wall. Meseritsch, und jenes im Bau begriffene zu Mürau, die völlige Beseitigung der seit Jahrhunderten bestandenen Ueberschwemmung der brünner Vorstädte durch die Regulirung der Zwittawa und Schwarzawa, welche Seifert in den schwierigsten Zeitverhältnissen an der Spitze von 1500 bis 2000 brodlosen Fabriksarbeitern und Vagabunden mit Gefahr seines Lebens durchführte; das a. h. Orts genehmigte Projekt der Erweiterung der Stadt Brünn und Regulirung des brünner Thors, die neue Wasserleitung für die Stadt und Vorstädte Brünns, so wie jene für Olmütz in Verbindung mit der Gasbeleuchtungs-Anstalt, die große Kavallerie-Kaserne, dann der a. h. genehmigte Bau der k. k. Universitäts-, Gymnasial-, Bibliotheks- und Oberrealschulgebäude zu Olmütz, die Gründung eines großartigen Kalkerzeugungs-Etablissements mittelst kontinuirlichen auf Steinkohlenfeuerung eingerichteten Hochofens zu Grügau, welches für einen weiten Umfang von Olmütz, namentlich für die dortigen großartigen Fort-Bauten, sehr wesentliche Vortheile gewährt, der Neubau mehrerer Kirchen, vieler größerer Schulen, Pfarreien und Rathhäuser, die Hebung des Zustandes der Staatsstrassen im olmützer Regierungsbezirke, was auch nach den bereits getroffenen Verfügungen in kurzer Zeit im brünner Regierungsbezirke mit Grund gewärtigt werden kann.

[4]) Die vom intelligenten jägerndorfer Kammerburggrafen Blumenwitz († 1833) gebauten lebendigen oder vegetabilischen Strassen (Erd- und Schotterlagen auf einer Weideneinbettung) scheinen keine Verbreitung gefunden zu haben, wenn sie sich auch bewährt haben sollten (Hesperus 1818 S. 312; vaterl. Blätter 1819 Nr. 30 und 31; Mittheilungen 1822 S. 235).

Stunden bewirkt wird. Diese Verkehrs-Zustände fanden sich übrigens nicht etwa nur in abseitigen Landesgegenden, sondern selbst auf den am meisten benützten Wegen in der unmittelbaren Nähe der Hauptstädte vor. Wer von uns erinnert sich nicht noch mit Schauder oder vielmehr einem wohlthuenden Gefühle bei dem jetzigen Genuße an die in Brünn einmündenden Straſſen aus Ungarn über Tieschan, Turas und Kumrowitz, von Eichhorn, Kiritein u. a.?

Die Regierung übersah nicht diese großen Erschwernisse der Communikation, welche sich bei Zunahme der Industrie stets mehr entwickelten; sie konnte jedoch aus eigenen Geldquellen keine Abhilfe schaffen.

Die von der französischen Revolution erzeugten Kriege, welche die Staatsfinanzen mit den unerträglichsten Ausgaben belasteten und erschöpften, ließen der Regierung bei den immer steigenden Verkehrs-Anforderungen nicht die Mittel, alle alten und neu gebahnten Handelszüge nach dem bisher beobachteten Systeme auf Staatskosten in gebaute Straſſen umzugestalten.

Sie kam daher in die Lage, diese unerläßlichen Herstellungen theilweise auf die Privaten übertragen zu müssen. Dies geschah zuerst im Wege der Aufforderung an die Willfährigkeit der Obrigkeiten und Unterthanen. Die Regierung stellte **Böhmen** mit seinen vom Kaiser anerkannten rühmlichen Bestrebungen in dem sogenanntrn **freiwilligen Chaussée-Baue** als Beispiel auf und eröffnete die Aussicht auf Auszeichnungen (Hfzdt. 26. März, Landes-Präsidialdekret 18. April 1812 Z. 8701, a. h. Entschl. 3. Juni und 21. Juli, Hfzdt. 10. August, Gbdt. 20. Oktober 1815 Z. 27 006); sie forderte jährliche Nachweise über den Fortgang des freiwilligen Straſſenbaues in Mähren und Schlesien ab (Gbint. 20. Oktober 1815 Z. 27.006 und Gbdte. 28. Oktober 1818 Z. 21.972, 6. September 1822 Z. 19.811 und 11. Jänner 1823 Z. 36.147, Hfzdt. 17. April 1827 Z. 10.868) und sicherte den Dominien und Gemeinden oder sonstigen Privaten für die chausséemäßige Erbauung und Erhaltung neuer Straſſen den Wegmautbezug auf 50 Jahre zu (Hfzdt. 30. September, Gbcirc. 31. Oktober 1816 Z. 26.328).

Das Hofdekret vom 8. Mai 1812 Z. 6705 hatte dem Gubernium die Andeutung gegeben, daß nach dem „rühmlichen Beispiele von Böhmen" vor allen die schon von der Hofstelle genehmigte chausséemäßige Herstellung ein so andrer Straſſe, die bisher blos aus Abgang der erforderlichen Geldmittel zur Ausführung nicht gelangt ist, durch freiwillige Mitwirkung der Obrigkeiten und Unterthanen nach und nach zu bewirken sei. Die meisten Kreisämter gingen der Hofkanzlei zu weit, indem sie zu erkennen gaben, daß gleichsam alle Kommerzial- und Verbindungsstraſſen umgestaltet werden sollten. Daher wurde mit dem Hfdte. vom 30. September 1816 Z. 19.455 dem Gubernium aufgetragen, die Kreisämter zu belehren, daß sie nur bei den wichtigen Straſſen, deren kunstmäßige Anlegung durch die Hofstelle genehmigt wurde, die freiwillige Conkurrenz der Obrigkeiten und Unterthanen in Anspuch nehmen, bei den andern aber darauf sehen sollen, daß sie nach der bestehenden Vorschrift landartig in fahrbarem

Stande erhalten werden. Es wurde zu erkennen gegeben, daß sich Dominien, Gemeinden und Private, welche eine Strasse chausséemäßig herstellten oder herstellen wollen, um Verleihung von Privatmäuten bewerben oder sich dieselbe auf 50 Jahre voraus bedingen können. Zugleich wurde aufgetragen, jene Individuen, welche sich bei der Strassenherstellung durch Thätigkeit ausgezeichnet haben, von Seite der Landesstelle zu beloben. Gemäß dieser Weisung wurden in der brünner Zeitung öffentlich belobt: im brünner Kreise der gureiner Amtsvorsteher Johann Gerlich, der tischnowitzer Amtmann Jakob Bakalarz, der lettowitzer Amtmann Franz Schneider, der raitzer Direktor Anton Konrad und der auf der Herrschaft Kanitz als Weginspicient angestellt gewesene Steuereinnehmer Johann Heißler; im iglauer Kreise der pirnitzer Amtmann Johann Stepan, der batschitzer Forstmeister Vincenz Hlawa, der rozinkaer Direktor Klug, der neustadtler Direktor Merfort, der ingrowitzer Direktor Polb, der böhmisch-rudoletzer Amtmann Gallina, dessen Verdienste bei der guten Anlegung und Erhaltung von Commerzialstrassen, welche die Herrschaft Rudoletz durchschneiden, auch sonst gerühmt wurden (Brünner Wochenbl. 1827 S.87); im olmützer Kreise vor allen übrigen der trübauer Amtmann Peter Blasek; andere wurden im Amtswege belobt.

Der freiwillige Strassenbau hatte auch in der Folgezeit einigen Fortgang. Die Herrschaft Freudenthal baute im Vereine mit mehreren Gemeinden im Jahre 1822 acht Strassen chausséemäßig aus.

Auf der ausgebreiteten und gebirgigen Herrschaft Wal. Meseritsch, wo sich zwei Commerzialstrassenzüge nach Ungarn, Schlesien und Mähren kreuzen, die Wege früher fast in jeder Jahreszeit unfahrbar und besonders beim Anschwellen der Gebirgsflüße die Communikation ganz gehemmt war, wurden in Folge der Einwirkung des Direktors Drobnik in den 8 Jahren bis 1827 mit unermüdeter Anstrengung der Unterthanen und den bedeutendsten Opfern der Obrigkeit die Commerzialstrassenzüge über Rožnau und Krasna, und im Innern der Herrschaft eine Strasse über das Hochgebirg nach Karlowitz, wo ein k. k. Gränzzoll- und Dreißigstamt war, gegen Ungarn, im Ganzen 20.032 Kurrent-Klafter vollkommen chausséemäßige Strassen angelegt.

Auch auf der Herrschaft Goldenstein im Hochgebirge Mährens wurde Beträchtliches im Strassenbaue geleistet.

Es waren dies aber gleichwohl nur vereinzelte Erscheinungen. Im Allgemeinen blieb der Erfolg bei dem so unausgiebigen alten Anreiner-Systeme hinter den Erwartungen von diesen Strassenherstellungen im Privat-Conkurrenzwege zurück. Nur wo unternehmende Kreishauptleute und Amtsvorsteher thätig eingriffen, zeigte sich ein zum Theile sehr befriedigendes Resultat. Vor allen thaten sich der iglauer Kreishauptmann Radherny und der prerauer Kreishauptmann Pilz hervor. Gemäß ämtlichen Nachweisungen waren bis Ende 1826 im iglauer Kreise 227.047 Klafter (oder 56$^{3}/_{4}$ Meilen) Strassen mit Grundstein gebaut und 195.487 Klft. beschottert, im prerauer Kreise 22 Meilen kunst-

mäßig, 11 Meilen gut hergestellt, im olmützer Kreise 12, im brünner $5^1/_4$, im znaimer $3^1/_2$, im hradischer $2^1/_2$ und im teschner $10^1/_2$ Meilen hergestellt. (Gbbt. 28. Dezember 1827 Z. 43.780). Es soll demnach Ende 1826 über 100 Meilen hergestellter Kommerzial- und Kommunikationswege in Mähren und Schlesien gegeben haben.

Die Bekanntwerdung dieses Resultates fiel in die Zeit, wo der vom Vertrauen des Kaisers in die Hofkanzlei berufene Hofrath Radherny seine Wirksamkeit in diesem so wichtigen Verwaltungszweige zu entwickeln begann. Auf Anordnung der Hofkanzlei wurden die Ergebnisse bis zum Schlusse des Jahres 1826 öffentlich bekannt gegeben.

„Von der Ueberzeugung geleitet, hieß es, daß gute Straßen und Kommerzialwege zur Belebung des Handels und des inneren Verkehrs unendlich viel beitragen, haben sich die meisten Kreise Mährens und Schlesiens mit einem lobenswerthen Eifer angelegen sein lassen, diesem hier und da noch sehr gefühlten Uebelstande einer nicht genug erleichterten Kommunikation zu den Ortschaften unter einander mit aller Thätigkeit abzuhelfen."

Alle Kreise hatten mehr oder weniger dahin gewirkt, die Anzahl guter Straßen zu vermehren; am meisten war aber im iglauer Kreise geschehen, wo 278.501 Klafter mit Seitengräben versehen, 281.415 Klafter planirt, 227.049 Klafter mit Grundstein belegt und 195.487 Klafter (oder bei 50 Meilen) ganz beschottert, somit fahrbar hergestellt, mit vielen steinernen und hölzernen Brücken, Kanälen, Wasserabschlägen und Geländern versehen und schon mit 20.687 Bäumen versehen waren. Vorzüglich ausgezeichnet hatten sich hierbei der neustadtler Direktor Merfort (später mit der Ehrenmedaille geziert), der saarer Syndikus Neßl, datschitzer Direktor Kunz, meseritscher Direktor Formann, rožnikaer Direktor Rujiczka und teltscher Direktor Hontschik. Nach dem iglauer verdiente der prerauer Kreis und namentlich der Kreishauptmann Pilz und Kreisingenieur Bundsmann eine rühmliche Erwähnung, da bereits 86.184 Klafter oder beinahe 22 Meilen Straße kunstmäßig und zwar vollständig im besten Zustande, ferner 43.093 Klft. oder beinahe 11 Meilen auch gut hergestellt waren, jedoch einiger Nachhilfe bedurften und angegeben wurde, daß zur gänzlichen Beendigung des Straßenwesens im Kreise (?!) nur noch 35.776 Klafter oder $8^3/_4$ Meilen erübrigen. Insbesondere zeichneten sich hierbei aus: die Amtsvorsteher Drobnik in Krasna, Kubita in Kremsier, von Lutz in Fulnek, von Mayer in Bistřitz, Wieser in Hochwald, Benesch in Kunewald, Schneider in Leipnik, Teltschik in Neutitschein und Trauer in Großpetersdorf, dann der Ansasse Wollek in Karlowitz.

Im olmützer Kreise waren 48.211, im brünner nur 5.000, nach einer späteren Berichtigung aber 21.313, im znaimer 14.721, im hradischer 9.523 und im teschner 42.638 Klafter Straße neu hergestellt. Im olmützer Kreise hatten sich besonders der Waldbereiter Lenhard und Steuereinnehmer Hruschka in Goldenstein, im znaimer Kreise die freiherrlich roden'schen Erben in Hrot-

towitz und Graf Taaffe in Mißliboritz ausgezeichnet (Gbdt. 28. Dezember 1827 Z. 43.780, brünner Zeitung 1828 Nr. 7).

Die bisherigen Leistungen der Privaten in Mähren und Schlesien im Straßenbaue zogen nun auch die Aufmerksamkeit des Kaisers auf sich und er gab über die bis Ende des V. J. 1827 erzielten Resultate seine Zufriedenheit zu erkennen. Die Hofkanzlei knüpfte hieran die Aufforderung, „in diesem für den Wohlstand der Provinz und ihrer Bewohner so wichtigen Zweige des öffentlichen Dienstes nach Kräften mitzuwirken" (Gbdt. 6. Februar 1829 Z. 2641). Nach der öffentlichen Kundmachung wurden bis Ende 1827 im prerauer Kreise 56.021 Klafter ganz und zwar beiläufig die Hälfte mit fester Steingrundlage, die andere Hälfte als Schotterstrasse hergestellt, so, daß sich mit Einschluß der bis 1826 gebauten die Länge der vollendeten Kommerzialwege und Bezirks-Strassen auf $35^1/_2$ Meilen belief; außerdem waren 12.457 Stück Strassenbäume ausgesetzt worden. Im iglauer Kreise wurden im J. 1827: 34.475 Klf. Strasse mit Seitengräben versehen, 48.355 Klft. planirt, 27.608 Klft. mit Grundsteinen belegt und beschottert, dann 7.459 Stück Strassenbäume gesetzt. Im troppauer Kreise wurden 1827: 14.830 Klft. Strasse chausséemäßig hergestellt, im olmützer Kreise 35.909 Klft. mit Seitengräben versehen, 21.380 Klft. planirt, 9.682 mit Grundsteinen belegt und 15.864 Klft. beschottert, im hradischer Kreise 37.572 Klft. mit Seitengräben versehen, 13.786 Klft. planirt, 2.475 mit Grundsteinen belegt, 15.606 Klft. beschottert und 19.753 Strassenbäume gesetzt, im teschner Kreise 1.975 Klft. planirt und 2.131 Klft. beschottert, seit dem Jahre 1816 bis 1827 aber an Kommerzial- und Verbindungswegen im Ganzen $34^9/_{20}$ Meilen hergestellt; im brünner Kreise wurden bis zum Schlusse des J. 1827: 90.845 Klft. Seitengräben gezogen, 158.065 Klft. planirt, 29.058 Klft. mit Grundsteinen belegt und 46.449 Klft. beschottert; endlich im znaimer Kreise bis Ende 1827: 95.162 Klft. Seitengräben ausgehoben, 98.678 Klft. planirt, 26.109 Klft. mit Grundsteinen belegt und 46.104 Klft. beschottert. Außer den früher namhaft gemachten Personen wurden einer vorzüglichen Erwähnung noch würdig erkannt im prerauer Kreise: der Graf St. Genois in Paskau, die Amtsvorsteher Schneider in Leipnik, Prümler in Wsetin; im iglauer Kreise: der Kreisingenieur Rabnitzky, die Amtleute Diebl in Radeschin, Nawratil in Ingrowitz, Fiala in Großmeseritsch und Neubauer in Beranau, der Forstmeister Hlawa in Datschitz und der Waldbereiter Wessely in Großmeseritsch; im troppauer Kreise: die Amtsvorsteher Stellwag von Korion in Freudenthal, Blumenwitz in Jägerndorf und Koch in Odrau; im hradischer Kreise: der Kreisingenieur Gintl, die Obrigkeiten Baron Bretton in Zlin, Gräfin Kesselstadt in Napagedl, Graf Magnis in Straßnitz und die Amtsvorsteher Neisser in Ostra, Prümler in Wsetin, Kupka in Zlin, Czizek in Napagedl, Smekaczek in Wessely; im teschner Kreise: die Obrigkeiten Baron Skrbensky in Schönhof, von Gußnar in Oderberg, die Amtsvorsteher Reinisch in Deutschleuten, Heinz in Dobroslawitz, Trampusch in Bielitz,

Rzehak in Teschen, Lebeli in Czechowitz, die Verwalter Langer in Drahomischel und Girtler in Ustron, der Forstmeister Dinnebier und der Magistratsrath Bernarzik in Teschen; im brünner Kreise: die Amtsvorsteher Waschir in Pernstein, Scholz in Kunstadt, Skotak in Gurein, Bratranek in Lissitz und der Forstmeister Bittner in Butschowitz (Gbdt. 6. Februar 1829 Z. 2.641, brünner Zeitung 1829 Nr. 51).

Nach einer Uebersicht, welche die Strassenbaudirektion auf Grund der Eingaben der Kreisämter verfaßte (Gub. Nr. 44.051 von 1828) wurde damal die Gesammtlänge aller Commerzwege in Mähren und Schlesien mit 1.889.853 Kurrent-Klaftern oder bei 472½ Meilen angenommrn; hiervon sollen 1.216.010 Klafter mit Seitengräben versehen, 969.243 Klft. planirt, 454.292 Klft. mit Grundsteinen belegt und 619.319 Klft. oder bei 154½ Meilen beschottert gewesen sein. Diese Leistung hätte, wenn sie durchgängig gut gewesen wäre, einen Arbeitswerth von mehr als 3 Millionen Gulden C. M. erreicht und außerordentlich genannt werden müssen.

Die Leistungen des Jahres 1828 schloffen „die besondere Thätigkeit im freiwilligen Kommerzial- und Bezirksstrassenbaue, mit welcher sich (wie öffentlich gerühmt wurde) dieser wichtige Zweig der Landeskultur bis zu solchen bedeutenden Resultaten emporgehoben hat, daß selbe sich der ausdrücklichen a. h. Zufriedenheit Seiner k. k. Majestät zu erfreuen gehabt haben. Die ergiebigen organischen Vorschriften und Einleitungen, welche durch den Lauf des Jahres 1829 in Bezug auf den Pflichtenkreis und das Verfahren bei dem Baue der sogenannten Bezirks-Kommerzial-Strassen ins Leben getreten sind, berechtigen zu den sichern Erwartungen, daß das, was zum Ausbaue dieser Straffenzüge im Innern und nach Außen noch zu thun erübrigt, nunmehr durch die den Behörden zugewiesenen erweiterten Dispositionskräfte um so schneller und vollständiger in das Werk gesetzt werden wird“ (Brünner Zeitung 1830 Nr. 32).

Nach den ämtlichen Ausweisen (daselbst) wurden im Jahre 1828

Benennung der Kreise	Seitengräben gezogen	planirt	beschottert	mit Grundlage versehen
	Klafter			
im hradischer . . .	86.056	46.568	28.004	19.019
„ prerauer	26.818	12.505	17.488	8.610
„ znaimer	25.327	27.957	16.184	8.596
„ iglauer	21.489	22.906	53.421	38.190
„ olmützer	54.018	42.199	38.684	19.830
„ brünner	39.400	37.862	17.769	10.022
„ teschner	14.349	—	11.660	365
„ troppauer . . .	43.360	21.185	12.620	11.869;

im hradischer Kreise waren bereits 31 Meilen ganz beschotterte Kommerzialstrassen, im prerauer Kreise 40 Meilen Strassen vollendet. Außer den schon früher genannten Personen wurden als besonders verdienstlich bezeichnet: die Amtsvorsteher Bernatzky in Malenowitz, Kosselka in Zlin, Ott in Hochwald, Fitz in Drewohostitz, Gebauer in Lauczka, Kaufmann in Löschna, Schramek in Paskau, Fröhlich in Wesseliczko, die Bürgermeister Kraus in Bautsch, Reymann in Freywaldau und Wieser in Kremsier, die Amtsvorsteher Pold in Durchlaß, Japp in Namiest, Lechner in Jossowitz, Wobratansky in Rossitz, von Psersmann in Göding, dann viele untergeordnete Beamte, Ortsvorstände und Wirthschaftsbesitzer.

Da die neue Vorschrift erst gegen das Ende des V. Jahres 1829 zur Anwendung gelangte, sonach in diesem noch wenig wirken konnte, müssen wir auch noch dasselbe in die Periode des freiwilligen Strassenbaues einbeziehen und damit einen Abschluß machen.

Benennung der Kreise	Seitengräben	Planirung	Grundsteine gelegt	beschottert
	Klafter			
Bis Ende 1829 waren				
im hradischer	371.236	190.551	47.308	136.430
„ prerauer	209.204	219.347	104.658	27.921
„ znaimer	106.203	107.813	49.455	51.190
„ iglauer	347.317	365.373	305.370	299.961
„ teschner	203.692	144.181	8.253	95.595
„ troppauer . . .	278.070	133.976	101.642	119.015
„ brünner	65.030	87.630	25.266	34.609
„ olmützer	121.410	96.617	50.191	77.487
Im Ganzen .	1.702.162	1.345.488	692.143	842.208

(Gubern. Kundmachung vom 8. Oktober 1830 Z. 33.687, Beil. zur brünner und troppauer Zeitung).

So sehr diese Fortschritte im freiwilligen Strassenbaue an und für sich Anerkennung verdienen, mußte doch die Gesetzgebung nachhelfen, wenn den Bedürfnissen eines gesteigerten Verkehrs Genüge geschehen sollte. Der geniale Nadherny, welcher es verstanden, die einschlägigen Einrichtungen Oberösterreichs ohne Gesetzeskraft in seinem Kreise zur Geltung zu bringen, begründete durch deren gesetzliche Anwendung in Mähren und Schlesien eine neue Periode im Strassenbaue dieser Länder. Die Hoffanzlei veranlaßte nämlich (Dekret vom 7. Mai 1828 Z. 4636) eine Aenderung des Systems der Herstellung der Stras-

sen, in so fern sie nicht von dem Staatsschatze bestritten wird, mit Beachtung der in Oberösterreich gültigen Grundsätze. Die neue Bezirksstrassen-Vorschrift (Hfzdt. 27. Februar 1829 Z. 3781, Gbcirc. 29. Mai 1829 Z. 22.560) erweiterte nicht nur die Verpflichtung zur Herstellung und Erhaltung der Strassen sehr, sondern machte sie auch zu einer allgemeinen Obliegenheit.

Obwohl es hieß, daß sich die neuen Bestimmungen auf die Observanz und das Privatmaut-Patent vom 22. Mai 1750 und die Robot-Patente vom 6. Juli 1771 in Schlesien und 7. September 1775 in Mähren gründen, gingen sie doch viel weiter und beseitigten insbesondere das bisherige Anreiner-System, welches so hemmend eingewirkt hatte. Die neue Vorschrift setzte Folgendes fest:

1. Die Konkurrenzpflicht bei Bezirks-Strassen (als Verbindungsmittel mit den benachbarten Provinzen, den Kreis- und bedeutenderen Städten, mit der Provinzial-Hauptstadt, den Amtsorten der Dominien und der Pfarrorte unter sich) ruht auf dem ganzen Bezirke eines Dominiums, oder einer Stadt, die eine selbständige Jurisdiktion ausübt, sowohl in Absicht auf Herstellung, als auf Erhaltuug der Straffen.

2. Zur Zug- und Handarbeit sind alle Rustikal-, Grund- und Hausbesitzer, alle Dominikalisten, alle Freibauern (die sogenannten Freisassen) auf dem Lande und in den Städten nach Maaß der landesfürstlichen Grund-, Hauszins- oder Hausklassensteuer, verpflichtet.

Zur Zugarbeit sind nach Maaß der Erwerbsteuer auch die Gewerbsleute, welche eigene Bezüge haben, beizuziehen.

Auf die verschiedene Entfernung der Konkurrenz-Pflichtigen von den Strassen ist billiger Bedacht zu nehmen, und die größere Entfernung mit einer mindern Auflage von Zug- oder Handarbeit auszugleichen.

3. Die Arbeit ist in der Regel in natura zu leisten.

Eine Reluition dieser Pflicht im Gelde, somit eine Geldumlage zu diesem Zwecke, ist nur dann zulässig, wenn die Konkurrenten sie vorziehen.

Die Arbeit ist sonach im Wege der Versteigerung zu bewirken.

4. Die Pflichtigen sind zur Naturalleistung nur außer der Zeit der dringenden Feldarbeiten zu verhalten.

Dort, wo diesfalls ein Uebereinkommen wegen ununterbrochenen zeitweisen Leistungen als z. B. wegen Verwendung eines Tages in jeder Woche u. a. m. besteht, mag es dabei verbleiben.

Der Winter ist insbesondere zur Zufuhr des Steinmaterials zu benützen.

5. Gegen die Renitenten ist nach dem Unterthanspatente vorzugehen; reichen diese Zwangsmaßregeln nicht hin, so hat das k. k. Kreisamt, wie bei Eintreibung öffentlicher Verpflichtungen und Staatslasten einzuschreiten.

6. Die Dominien haben die baaren Geldauslagen bei Herstellung der Brücken und Geländer, die Professionisten-Kosten, die Herbeischaffung des Holzes, der Werkzeuge und Geräthe (mit Ausnahme jener, welche der Landmann ohnehin zum Betriebe seiner eigenen Wirthschaft besitzt), die Herbeischaffung des

Eisens, und überhaupt aller jener Materialien zum Straßenbau, welche nur um Geld zu haben sind, zu bestreiten.

7. Die Vertheilung der Konkurrenzpflicht im Bezirke (nach den Bestimmungen ad 2.) und die Leitung der Arbeiten liegt den Dominien und Magistraten ob.

Den Konkurrenzpflichtigen, welche sich aus diesem Anlaße beschwert erachten, bleibt der Rekurs im politischen Wege offen, doch können solche Rekurse keinen hemmenden Einfluß auf die Vollführung des Baues der Strasse äußern.

Die k. Kreisämter werden die Dominien und Magistrate streng überwachen, und sich die von Zeit zu Zeit geschehenen Leistungen ausweisen lassen.

8. Die Bezirksstrassen müssen nach Maßgabe der oben bezogenen Patente vom Jahre 1747 und 1750 eine solide Grundsteinlage und Beschotterung haben.

Auch ist die Anlage von Strassen-Alleen zu bewirken.

9. Die Sorgfalt für die Erhaltung der Bezirksstrassen macht die Aufstellung von Wegeinräumern, welche eine, ihre Verpflichtungen enthaltende Vorschrift von k. Kreisämtern in die Hände bekommen werden, nothwendig.

Für die Subsistenz derselben haben die Dominien und die übrigen Konkurrenzpflichtigen zu gleichen Theilen zu sorgen.

Auf die Aufstellung dieser Wegeinräumer üben die k. Kreisämter leitenden Einfluß.

10. Auch die Kosten der Grund-Einlösung sind auf diese Art zu bestreiten.

Hinsichtlich der Schätzung der Gründe, welche zum Bezirksstrassenbau werden eingezogen, oder einstweilen werden benützt werden müssen, sind die für Aerarial-Strassen als Cynosur erflossenen hohen Hofkanzleidekrete vom 17. Juli 1817 Z. 16283 und vom 11 Oktober 1821 Z. 29059, k. k. Gubernial-Intimate vom 5. September 1817 Z. 22511 und vom 26. Oktober 1821 Z. 29.182 in Anwendung zu bringen.

11. Wo in Beziehung auf die Verbindlichkeit zur Herstellung oder Erhaltung der Bezirksstrassen besondere Stipulationen in Gemäßheit von Privilegien oder aus privatrechtlichen Beziehungen bestehen, ist sich an die Bestimmungen der im Mittel liegenden Urkunden oder Transakte zu halten, so wie überhaupt

12. festgesetzt wird, daß Mautbezüge dort, wo sie bewilligt werden, nicht als eine bloße Einnahmsquelle zum Privatvortheil des Berechtigten angesehen werden dürfen, sondern daß sie in der Regel den Fond für die Kosten der Erhaltung der Bezirksstrasse, zur Erleichterung aller Konkurrenzpflichtigen zu bilden haben.

13. In Beziehung auf die sogenannten Gemeindwege geben die Eingangserwähnten Robotpatente Ziel und Maß; die Insassen einer Gemeinde haben jedoch bei jenen Strassen, deren Erhaltung der einzelnen Gemeinde obliegt, nach dem Maßstabe zu konkurriren, welcher (§. 2.) für den Bezirksstrassenbau angenommen wurde.



Die Bestimmung, welche Wege als Gemeindwege anzusehen und zu behandeln sind, steht innerhalb ihres Territors den Dominien und Magistraten zu, da ihnen auch die Repartition der Arbeit auf alle einzelnen Gemeindglieder und die Leitung des Geschäfts obliegt.

Die neue Vorschrift vervollständigten ein Unterricht über das technische und administrative Verfahren bei dem Baue und der Erhaltung der Bezirksstrassen (vom Strassenbaudirektor Braumüller verfaßt — über Construktion, Reconstruktion oder Verbesserung bestehender Strassen, Conservation, Verwaltung und Strassen-Polizei) nebst einem Unterrichte über die Verfassung der Bezirksstrassen-Rechnungen und ein Unterricht für die Einräumer auf Bezirksstrassen, alle vom 29. Mai 1829. Die Instruktion über das technische Verfahren ist jedoch nicht Zwangsgesetz, sondern dient nur zur Belehrung; auch wurden die Obrigkeiten von der Verrechnung, selbst wo Geldgebahrung eintritt, enthoben und nur bei Beschwerden zur Nachweisung über die richtige Gebahrung verpflichtet (Hfzdte. 8. August und 31. Oktober 1829 Z. 16.599 und 24.647).

Als die wichtigsten Bezirksstrassenzüge Mährens und Schlesiens, deren Ausbau nach dem neuen Systeme vor Allem zu bewirken sei, wurden folgende 37, mit einer Gesammtlänge von 229½ Meilen, bezeichnet (Gubdt. 29. Mai 1829 Z. 22.560).

1) Von Brünn und beziehungsweise der Chaussée bei Schwarzkirchen über Eibenschitz, Jarmeritz, Budwitz, Datschitz und Walterschlag an die böhm. Gränze gegen Neuhaus und Budweis, 12½ Meilen; 2) Ausästung von Budwitz und Fratting, 3 Meilen; 3) von Fratting über Zlabings nach Walterschlag, 4¾ Meilen; 4) von der Chaussée bei Schwarzkirchen über Rossitz, Namiest, Trebitsch, Stannern, Triesch, Battelau, 10½ Meilen; 5) von Saar über Iglau, Triesch, Teltsch, Datschitz auf Zlabings, 11½ Meilen; 6) von Iglau nach Battelau, 2¾ Meilen; 7) von Ingrowitz über Neustadtl, Krzizanau, Bitesch, Namiest, Dukowan, Tulleschitz bis Znaim, 13 Meilen; 8) von Oblas bei Znaim über Gnadlersdorf gegen Rötz, 1 Meile; 9) von Oblas über Joslowitz gegen Laa, 3 Meilen; 10) von Saar über Nettin, Großmeseritsch, Trebitsch auf Jarmeritz, 8 Meilen; 11) von der czernahorer Chaussée über Lissitz und Kunstadt an die böhm. Gränze gegen Policzka, 3 Meilen; 12) von derselben Chaussée über Zwittawka, Boskowitz, Plumenau nach Proßnitz, 5¾ Meilen; 13) von derselben Chaussée von Lettowitz über Uttigsdorf und Trübau an die böhm. Gränze gegen Landskron, 5 Meilen; 14) von derselben Chaussée über Gurein, Tischnowitz und Neustadtl nach Saar, 7¾ Meilen; 15) von Proßnitz über Konitz, Gewitsch, Tyrnau nach Trübau, 7 Meilen; 16) von Proßnitz über Littau, Aussee, Spieglitz gegen Glatz, 11¾ Meilen; 17) Ausästung von 16) über Rothwasser gegen Grulich 2½ Meilen; 18) Ausästung über Goldenstein, Lindewiese, Friedeberg, Johannisberg, 5½ Meilen; 19) Ausästung von 18) bei Lindewiese über Freiwaldau und Hermannstadt bis Olbersdorf an die Chaussée 5¾ Meilen; 20) Ausästung von dieser jägerndorfer Chaussée bei Reversdorf

gegen Hotzenplotz, $1^3/_4$ Meile; 21) von Sternberg über Neustadt, Aussée bis Müglitz, 4 Meilen; 22) von Deutschlodenitz nächst Sternberg über Lobnig, Freudenthal, Würbenthal, Zuckmantel, 8 Meilen; 23) die Marchthal-Strasse von Sudomierzicz über Hradisch, Napagedl, Hullein, Prerau bis Olmütz, $12^3/_4$ Meilen; 24) Ausästung von Prerau nach Leipnik, $1^3/_4$ Meilen; 25) von der austerlitzer Chaussée bei Nasedlowitz über Scharditz, Bisenz, Hradisch, Ungarisch-Brod, Klobauk nach Ungarn, $11^1/_2$ Meilen; 26) Ausästung von Litsch über Strzelna, $^3/_4$ Meilen; 27) Ausästung von 25) über Pissek, Ostra, Welka an die ungar. Gränze, $3^1/_2$ Meilen; 28) von Ostra über Strany dto. $3^3/_4$ Meilen; 29) von Ungar. Brod über Hrozinkau dto. gegen Trentschin, $2^3/_4$ Meilen; 30) von Brumow über Klobauk, Wsetin, Walachisch-Meseritsch, Weißkirchen, Odrau, Grätz bis Troppau, $17^1/_2$ Meilen; 31) von Weißkirchen über Bodenstadt bis Hof, 5 Meilen; 32) von Wal. Meseritsch über Löschna bis Alttitschein, dann von Neutitschein über Kunewald und Fulnek an Nr. 30, $4^1/_4$ Meilen; 33) von Wal. Meseritsch über Rozna, Hutisko und Karlowitz gegen Czacza in Ungarn, $5^1/_2$ Meilen; 34) von Wischau über Kremsier, Holleschau, Keltsch bis Alttitschein, $11^1/_2$ Meilen; 35) von Kremsier, Kogetein bis Olmütz, 4 Meilen, (Fortsetzung über Kwassitz und Napagedl nach Hradisch am rechten Marchufer wichtig); 36) von Klogsdorf bei Freiberg über Paskau, Mährisch-Ostrau, Oderberg, $4^1/_4$ Meilen; 37) von Teschen nach Schwarzwasser, 3 Meilen.

Durch periodische Nachweisungen der Obrigkeiten und Kreisämter versicherte man sich des Fortganges des Straſſenbaues und erhielt sich stets in der Evidenz des Geleisteten und des Zustandes. Die Hofkanzlei ließ sich den Fortgang jährlich nachweisen (Hfzdt. 17. April 1827 Z. 10.868) und jährlich Beschreibungen der Aerarial- und Privatstraſſen nebst einer Straſſenkarte vorlegen (Hofzdte. 2. November 1833 Z. 23.480 und 30. Oktober 1836 Z. 8.794); auch dem k. k. Generalquartiermeisterstabe wurde eine jährliche Beschreibung der Privatstraſſen (Hfzdt. 25. April 1833 Z. 4.251) und dem k. k. Hofbaurathe eine solche sammt Karte (Hfzdt. 15. April 1839 Z. 7.634) zugewendet (Gubdt. 6. Mai 1843 Z. 5.128).

Die neue Vorschrift war unverkennbar ein Fortschritt auf der Bahn zum Bessern und brachte dem Lande reichlichen Segen; dennoch litt sie an großen Gebrechen, welche auch erkannt, in Erwägung gezogen (Hfzdt. 7. Juni 1838 Z. 5.157), jedoch nicht von der Art befunden wurden, um das System zu ändern (a. h. Entschl., Hfzdte. 13. Oktober 1843 Z. 23.736 und 27. Juni 1846 Z. 18.122). Es wird genügen, einige der größten Gebrechen anzudeuten. Die Last war nicht nach größeren Complexen (Land oder Kreisen) vertheilt, sondern ruhte auf den einzelnen Dominien, welche nicht selten nur aus 1 oder einigen Dörfern bestanden, dessenungeachtet aber beträchtliche Strecken von Straſſen zu bauen und zu erhalten hatten. Diese Last traf überdies unverhältnißmäßig den unterthänigen Grundbesitz, nahm dagegen in der Regel den obrigkeitlichen Be-

sitz mit Ausnahme kostspieliger Brückenbauten, wo jedoch eine Maut sich bereits vorfand oder bewilligt wurde — und die industriellen Classen zu wenig in Anspruch. Den Obrigkeiten war ein zu großer Einfluß eingeräumt, welcher sich nicht selten störend und hemmend zeigte. Es fehlte an der nöthigen zweckmäßigen Vertheilung und Leitung der technischen Arbeiten sowohl, als an einer ausreichenden systemmäßigen Leitung der höheren, besonders der Landesbehörden. Die Natural-Leistung bildete die Regel. Die Bestellung bleibender Straffeneinräumer war nicht gesetzlich ausgesprochen.

Diese Verhältnisse brachten es mit sich, daß nicht immer nach einem übereinstimmenden Plane, kunst- und zweckmäßig gebaut und die Last der Konkurrenzpflichtigen nicht selten drückend wurde, selbst ein Viertel, die Hälfte, ja auch die ganze Steuerschuldigkeit des Unterthans und selbst mehr erreichte, und sich manche Obrigkeiten ihrer ohnehin nicht großen Verpflichtung möglichst lang zu entziehen suchten, obwohl es wieder nicht wenige gab, welche den Straffenbau selbst mit beträchtlichen Opfern von ihrer Seite thätigst förderten *). So lange die Patrimonialgerichtsbarkeit und der übergroße Einfluß der Obrigkeiten bestand, war ihre geringere Betheiligung an der Straffenbau-Schuldigkeit am Ende der Sache noch förderlich, weil bei einer gleichen wahrscheinlich weniger geschehen wäre.

In späterer Zeit kam jedoch mehr System und Ordnung in diesen Verwaltungszweig, insbesondere, als die Einflußnahme der Kreisämter immer entschiedener auftrat; auch suchte man der großen Last des Unterthans dadurch nachzuhelfen und den Straffenbau zu fördern, daß man auf Ansuchen der Gemeinden die unterthänigen Contributionsfonds mit Vorschüssen, unverzinslichen Darlehen, Zahlungen, theilweiser Besoldung der Einräumer u. a. ins Mitleiden zog (Hfzdt. 3. Jänner 1839 Z. 32.890 u. m. a.).

Sehen wir nun nach den Wirkungen der neuen Straffenbau-Vorschrift, so zeigen sich gleich in den nächsten Jahren sehr befriedigende Resultate.

Schon für das Jahr 1830 ergab sich, ungeachtet der vorausgegangenen verheerenden Seuche, der Bezirksstraffen-Stand in Mähren und Schlesien mit 1.846.988 Kurrent-Klaftern Seitengräben, 1.722.370 Klaftern Planirung, 893.197 Klaftern Grundsteinbau und 1.387.866 Klaftern Beschotterung, im Jahre 1831 mit 2.111.680 Klaftern Seitengräben, 1.877.468 Klaftern Planirung, 1.023.346 Klaftern Grundsteinbau und 1.723.236 Klaftern Beschotterung (Gubdt. 4. Jänner 1833 Z. 38.921). Für 1832 wurden 1.919.820 Klaftern Seitengräben, 2.007.917 Klaftern Planirung, 1.122.812 Klaftern Grundsteinbau und 2.053.607 Klaftern Beschotterung nachgewiesen; dieser Stand vertheilte sich folgender Weise auf die einzelnen Kreise:

---

*) S. auch Bechtel's Vorschlag wegen Regelung des Straffenbaues, im politischen Wochenblatte 1848 Nr. 26, 27.



Benennung der Kreise	Seitengräben	Planirung	Grundstein legung	Beschotte-rung
	Klafter			
Brünn	174 506	179.909	89.547	86.764
Olmütz	318.098	359.887	220.259	762.037 (?)
Prerau	227.357½	249.711	126.738	231.118
Iglau	366.461	381.062	343.142	342.298
Znaim	205.634	202.579	125.132	146.774
Hradisch	202.450	207.906	74.377	158.917
Troppau	196.750½	199.545	120.188	167.025
Teschen	228.563	227.318	23.429	158.672

Im Jahre 1833 wuchsen 216.514 Klaftern Seitengräben, 160.189 Klft. Planirung, 116.650 Klft. Grundsteinbau und 70.398 Klft. Beschotterung hinzu; es ergab sich daher ein Stand von 2.136.334 Klft. Seitengräben, 2.168.106 Klaftern Planirung, 1.239.462 Klft. Grundsteinbau und 2.124.005 Klft. Beschotterung. Im Verlaufe von 5 Jahren waren demnach 434.172 Klft. Seitengräben ausgehoben, 822.718 Klft. planirt, 547.319 Klft. mit Grundsteinen belegt und 1.281.797 Kaft. beschottert worden.

Auch in den nächsten Jahren machte der Bezirksstrassenbau gleich erfreuliche Fortschritte; insbesondere wurden im Jahre 1838: 180.427 Klft., im J. 1839: 145.621 Klft. und 1840: 109.480 Klft. neu hergestellt.

Die vorgesetzten Behörden controllirten nun auch strenger die Nachweisungen der Dominien und drangen auf Baum-Pflanzungen und die Anstellung eigener Strassen-Einräumer.

Die strengere Controlle hatte zur Folge, daß später ein geringerer Stand hervorkam, obwohl der Neubau stets rüstig vorwärts schritt. Für 1838 wurde nämlich die Länge aller Bezirksstrassen in Mähren und Schlesien mit 3.074.529 und für 1839 mit 3.124.275, für 1840 aber nur mit 3.006.488 Klaftern nachgewiesen, da sich bei einer genaueren Vermessung die Länge der Bezirksstrassen im teschner Kreise nicht mit 456.989 (wie 1839 angegeben war), sondern nur mit 325.579 Klaftern, dann beim olmützer Kreise ein Zuwachs von 4.311 und beim hradischer von 9.312 Klft. zeigte, während die Nachweisung der anderen Kreise unverändert blieb (im brünner mit 395.089, prerauer 395.496, iglauer 437.493, znaimer 317.406, troppauer 355.265, olmützer 1839: 412.626, 1840 aber mit 416.937, hradischer 1839: 353.910, 1840 aber 363.222 und teschner 1839: 456.989, 1840 nur 325.579 Klft.).

Im Zusammenhange damit verminderte sich auch die Größe der bisherigen Leistungen; denn, während man für 1838 die Länge der bereits hergestellten

Bezirksstrassen in Mähren und Schlesien mit 2.707.890 Klft. angab, sank dieselbe im J. 1839, obwohl in demselben 145.621 Klft. als vollständig neu ausgebaut nachgewiesen wurden, dennoch auf 2.253.512 (also um 454.378) und im Jahre 1840, ungeachtet eines neuerlichen Zuwachses an Neubauten von 109.480 Klft., auf 2.151.821 Klft., nachdem der richtigere Stand des Jahres 1839 mit 2.042.341 Klft. erhoben war.

Die Länge sämmtlicher Privatstrassen in Mähren und Schlesien betrug im J. 1840: $638^{2886}/_{4000}$ Meilen, wovon $537^{3921}/_{4000}$ hergestellt (Hain II. 385 gibt — nebst 120·89 Aerar — 532 Meilen andere Strassen in Mähren und Schlesien an), $152^{1}/_{2}$ Meilen bemautet und 486 unbemautet waren. Nach den Kreisen vertheilte sich der Stand in Kurrent-Klaftern, wie folgt:

Benennung der Kreise	Steingrundlage		Beschotterung	
	1840	1841	1840	1841
Brünn	190.600	198.433	283.587	295.614
Olmütz	272.588	284.774	272.586	284.774
Prerau	216.092	222.752	216.092	222.752
Hradisch	227.858	264.041	224.451	264.041
Iglau	419.955	424.363	419.955	424.363
Znaim	236.845	238.762	240.124	237.704
Troppau	238.454	236.533	284.016	236.533
Teschen	212.105	268.279	211.010	265.102
Summe	2.014.498	2.137.938	2.151.821	2.230.883

Da sämmtliche Bezirksstrassen in Mähren und Schlesien eine Länge von 3.006.488 Klft. hatten, waren daher im Jahre 1840 noch 991.989 mit Steingrundbau und 854 666 Klft. mit Beschotterung herzustellen. Die Seitengräben hatten eine Gesammtlänge von 2.609.425 Klft., die Planirung von 2.576.321 Klaftern. Es gab auf diesen Strassen 5.446 Brücken und 3.758 Canäle. Zur Bepflanzung waren 599.317 Bäume nöthig, wovon 311.336 gesetzt und 287.981 nachzusetzen waren. Man zählte 1.177 Einräumer. Der jährliche Conservationsbedarf wurde mit 415.293 Prismen Schotter und 18.700 fl. für die Brücken berechnet (Hfzdt. 24. Jänner 1842 Z. 2211).

Im J. 1841 wuchs die Gesammtlänge der m. s. Bezirksstrassen um 26847 Klaftern, also auf 3.033.335 Klft., wovon 2 137.938 mit Grundlage und 2.230.885 Klft. oder $557^{1}/_{2}$ Meilen mit Beschotterung ausgebaut waren; die Länge der Seitengräben hatte sich auf 2.632.743 Klft., der Planirung auf 2.616.856 Klft., die Zahl der Brücken auf 8.867 (?), der Kanäle auf 4.309, der Bäume auf 617.387, wovon 353,592 gesetzt waren, 263.795 fehlten, die

Zahl der Einräumer auf 1.502 vermehrt, der Bedarf der Strassenerhaltung auf 420.944 Prismen Schotter und 21.737 fl. für die Brücken erhöht.

Die hervorragendsten Leistungen hatte noch immer der iglauer Kreis aufzuweisen; am meisten waren verhältnißmäßig die größten Kreise, der olmützer und brünner, zurückgeblieben, obwohl auch hier Bedeutendes geschehen war. Der Verfasser gegenwärtiger Abhandlung erhielt in der 2. Hälfte des Jahres 1843 die administrative Leitung des Bezirksstrassenbaues im brünner Kreise; nachdem er sich die nöthigen Lokal- und andern Kenntnisse erworben, begann er mit lebhaftem Eifer die Förderung desselben und, vom Kreishauptmanne Grafen Bubna unterstützt, gelang es ihm, mit Besiegung aller Schwierigkeiten, den Bezirksstrassen-Stand dieses Kreises, welcher mit Ende des J. 1842: 412.326 Klaftern oder 103 Meilen betragen hatte, bis Ende 1848 auf 602.996 oder 150½ Meilen, den Ausbau aber von 303.725 Klft. oder bei 76 Meilen auf 473.357 Klft. oder bei 111 Meilen zu heben.

Das Fortschreiten des Bezirksstrassenbaues in Mähren und Schlesien überhaupt und in den einzelnen Kreisen insbesondere zeigt die nachfolgende (aus den Akten der mähr. Baudirektion) uns mitgetheilte Uebersicht, wobei wir die Abweichungen von den früheren Nachweisungen nicht für hinreichend erheblich halten, um sie zum Gegenstande weiterer Erörterungen zu machen.

Benennung der Kreise	1840 Ganze Länge	1840 hiervon bereits hergestellt	1840 hiervon noch herzustellen	1841 Ganze Länge	1841 hiervon bereits hergestellt	1841 hiervon noch herzustellen	1842 Ganze Länge	1842 hiervon bereits hergestellt	1842 hiervon noch herzustellen	1843 Ganze Länge	1843 hiervon bereits hergestellt	1843 hiervon noch herzustellen	1844 Ganze Länge	1844 hiervon bereits hergestellt	1844 hiervon noch herzustellen
	Current-Klafter														
Mähren															
Brünner	412326	283587	128739	412326	295614	116712	412326	303725	108601	424074	322935	101139	438068	339503	98564
Olmützer	406143	268750	137393	406143	284774	121369	406143	291555	114588	406143	296963	109180	409201	305012	104189
Prerauer	374779	195375	179404	374779	202035	172744	374779	214313	160466	374779	248992	125787	374779	262298	112481
Hradischer	414214	223946	190268	414214	264041	150173	427057	287452	139604	434184	308610	125574	441004	326093	114911
Iglauer	432083	418221	13862	432083	424363	7720	432553	428136	4417	432553	429737	2816	432553	431660	893
Znaimer	283039	224722	58317	283039	237704	45335	283039	245012	38027	283039	220907	62132	297451	247071	50379
Zusammen ...	2322585	1614601	707983	2322585	1708531	614053	2335898	1770194	565704	2354773	1828144	526629	2393056	1911638	481418
Schlesien															
Troppauer ...	317659	225766	91893	317659	236533	81126	317659	248287	69372	317659	258616	59043	317659	259990	57669
Teschner......	332377	219855	112522	332377	265102	67275	333832	280662	53170	333832	292786	41046	333832	298727	35104
Zusammen ...	650036	445621	204415	650036	501635	148401	651491	528949	122542	651491	551402	100089	651491	558717	92773
Hauptsumme .. für Mähren und Schlesien	2972621	2060222	912398	2972621	2210166	762454	2987389	2299143	688246	3006264	2379546	626718	3044547	2470355	574192

Benennung der Kreise	1845			1846			1847			1848			1849		
	Ganze Länge	hiervon		Ganze Länge	hiervon		Ganze Länge	hiervon		Ganze Länge	hiervon		Ganze Länge	hiervon	
		bereits hergestellt	noch herzustellen		bereits hergestellt	noch herzustellen		bereits hergestellt	noch herzustellen		bereits hergestellt	noch herzustellen		bereits hergestellt	noch herzustellen
	Current-Klafter														
Mähren															
Brünner	492751	384931	107819	546929	406102	140827	586005	448301	137704	602996	473357	129639	602996	478844	124152
Olmützer	419236	314875	104361	419236	322701	96535	425578	342692	82886	427211	350501	76710	427211	352301	74910
Prerauer	374779	270832	103947	374779	281573	93206	374779	281573	93206	374779	281573	93206	374779	281695	93084
Hradischer	469910	353198	116712	524200	377902	146298	536307	395467	140840	536307	397305	139002	536307	397305	139002
Iglauer	432553	432553	—	439722	439386	336	439722	439636	86	439722	439636	86	439733	439646	86
Znaimer	302183	259223	42960	304352	270406	33946	316995	278226	38769	316995	278226	38769	316995	278226	38769
Zusammen ...	2491413	2015613	475800	2609220	2098071	511148	2679388	2185896	493491	2698012	2220600	477412	2698022	2228019	470003
Schlesien															
Troppauer ...	317659	260535	57124	326737	270338	56399	326737	278051	48686	337616	281758	55858	337616	281758	55858
Teschner	333832	305151	28680	401406	335941	65465	423019	362201	60818	424804	364250	60554	424804	364250	60554
Zusammen ...	651491	565686	85804	728143	606279	121864	749756	640252	109504	762420	646008	116412	762405	646008	116412
Hauptsumme .. für Mähren und Schlesien	3142904	2581299	561604	3337364	2704350	633013	3429145	2826148	602996	3460433	2866608	593824	3460443	2874027	586415

Anmerkung. Die Bruchtheile wurden wegen Ersparung des Raumes weggelassen.

Während sich im Verlaufe eines Jahrzehendes, nämlich von 1840 bis 1849, die Staatsstrassen in Mähren und Schlesien von 120·89 nur auf 149·04 österreichische Meilen hoben, vermehrten sich die Bezirksstrassen von 552·00 (eigentlich $537^{3821}/_{4000}$) auf 865·00 österr. Meilen und beide Länder, nun mit mehr als 1.000 Meilen-Strassen ausgerüstet, reihten sich jenen an, wo für den Strassenbau aus Gemeinde-Mitteln am meisten geschehen und überhaupt der größte Reichthum an Verkehrsmitteln erzielt war*).

Von den 865 Meilen Bezirksstrassen, welche mit Schluß des Jahres 1849 in Mähren und Schlesien ausgemittelt waren, kamen auf Mähren $674^{2022}/_{4000}$ Meilen ($367\frac{2978^1/_2}{4000}$ im ehemaligen brünner und $306\frac{3043^1/_2}{4000}$ im olmützer Kreisbauamts-Bezirke) und hievon wurden $557^{19}/_{4000}$ Meilen als direktivmäßig ausgebaut nachgewiesen. Nach den Andeutungen der General-Baudirektion schied die mähr. Baudirektion in der Beschreibung der Reichs- und Privatstrassen, dann der schiffbaren und flußbaren Schiffe für 1850 (Nr. 1439 von 1851) jene Züge aus, welche nach ihren Richtungen und vermöge der Gegenden und Orte, durch welche sie führen und welche sie verbinden, eine theils kommerzielle, theils strategische Wichtigkeit besitzen und darum theils den Reichsstrassen angereiht, theils als Landesstrassen unter bleibender Aufsicht und Pflege erhalten werden sollten, mit Beifügung aller jener Strassen, welche zwar minder wichtig, aber bemautet sind. Dieses Netz umfaßt eine (in Mähren) Strassenlänge von $341^{1907}/_{4000}$ Meilen ($192^{2174}/_{4000}$ im brünner und $148^{3793}/_{4000}$ im olmützer Kreisbauamts-Bezirke).

Auf Schlesien kamen am Ende des Jahres 1849: $190^1/_2$ Meilen Bezirksstrassen, wovon $161^1/_2$ ausgebaut und 29 noch herzustellen waren.

In Mähren stieg die Länge der ausgemittelten Bezirksstrassen im J. 1850 auf 2.709.022 Klafter, im J. 1851 auf 2.716.208 Klft., im J. 1852 auf 2.731.711 Klft., im Jahr 1853 auf 2.736.737 Klft. und im Jahre 1854 auf 2.744.736 Klft. oder über 686 Meilen und die geschehene Herstellung 1850 auf 2.234.788 Klft., 1851 auf 2.281.279 Klft., 1852 auf 2.352.211 Klft., 1853 auf 2.375.922 Klft. und 1854 auf 2.399.707 oder bei 600 Meilen, so, daß nur noch gegen 86 Meilen herzustellen waren.

Die Gesammtlänge der Bezirksstrassen in Schlesien wurde zu Ende des

*) Freiherr von Reden nimmt an (Deutschland, Wiesbaden 1854, S. 803), daß Deutschland etwa 9.500 ganze Meilen Steinstrassen (Staats-, Bezirks-, Privat- u. a.) besitzen dürfte, welche für den großen Verkehr mit schwerem Fuhrwerke zu jeder Jahreszeit benützbar sind, und daß hievon 2.560 auf Oesterreich, 2.500 auf Preußen, 1.150 auf Baiern, 730 auf Hannover u. s. w. kommen. Allein! Oesterreich hatte 1849 allein an kunstmäßig gebauten Staatsstrassen über 3.000 und an anderen gebauten Strassen bei 11.000 Meilen (Hain II. 385), von welchen gewiß der größere Theil zu jeder Zeit auch von schwerem Fuhrwerke benützt werden kann.



V. J. 1853 mit 638.220 Kurrent-Klaftern oder 159½ Meilen ausgewiesen, wovon 334.087 mit Steingrundlage und Beschotterung, 236.104 bloß mit Beschotterung und 24.805 Klft. planirt und landwegartig fahrbar hergestellt waren. Noch nicht im Bauangriff genommen waren 43.224 Klft. Die Erhaltung und der Neubau (20.220 fl.) der Bezirksstrassen erforderten im Jahre 1853, ohne die Natural-Leistungen, einen Geld-Aufwand von 73.098 fl. C. M.; die Bedeckung gaben die Steuerzuschläge, zusammen von 61.548 fl., die Kassabestände und Mauteinkünfte (Bericht der tropp. Handelskammer für 1853 S. 97).

Uebrigens zählte im J. 1848 (nach der von der m. s. Baudirektion verfaßten Strassenbeschreibung) der hradischer Kreis keine Aerarial- und 54 Bezirks-, der olmützer Kreis 5 Aerarial- und 36 Bezirks-, der prerauer Kreis 1 Aerarial- und 43 Bezirks-, der iglauer Kreis 2 Aerarial- und 59 Bezirks-, der brünner Kreis 5 Aerarial- und 64 Bezirks-, der znaimer 2 Aerarial- und 29 Bezirks-, der teschner Kreis 3 Aerarial- und 54 Bezirks- und der troppauer Kreis 5 Aerarial- und 33 Bezirks-, zusammen Mähren und Schlesien 23 Aerarial- und 372 Bezirksstrassen.

Die Stürme und Nachwehen des J. 1848 schlugen dem Bezirksstrassenbaue tiefe Wunden. Die bisher Conkurrenzpflichtigen entzogen sich fast allen Leistungen, die Macht der Behörden, besonders der ehemaligen obrigkeitlichen Aemter, war gelähmt, die mit so großer Mühe und so großen Kosten gebauten Strassen*) wurden ihrem Schicksale überlassen und verfielen guten Theils. Die Ministerien erinnerten zwar das Landvolk (15. September 1848) insbesondere an den Fortbestand der Gesetze über die Conkurrenzbeiträge und der Landeschef sprach die Gültigkeit der Vorschriften von 1829 über den Bau und die Erhaltung der Bezirksstrassen aus und machte die Amtsbehörden für die Erhaltung derselben in einem entsprechenden Zustande und die Bevorräthigung des erforderlichen Conservationsschotters verantwortlich (Dek. 20. September 1848 Z. 5.889). Allein erst dann, als eine provisorische Vorschrift (Circ. des m. s. Landeschefs vom 14. Februar 1849 Z. 4362; dieselbe für Böhmen vom 13. Oktober 1849 im Reichsgesetzblatt Nr. 415) die Last gleichmäßig vertheilte, die Regierungskraft wieder erstarkte, und die 1850 ins Leben getretenen neuen kaiserlichen Behörden, unterstützt von dem neuen Institute der Gensdarmerie, die Zügel mehr handhabten und straffer anzogen, erhoben sich auch wieder nach und nach die Bezirksstrassen aus ihrem Verfalle.

Die provisorischen Bestimmungen, mit welchen wir abschließen, lauten: In Folge der, mit dem allerhöchsten Patente vom 7. September 1848 ausgespro-

*) Schon im Jahre 1839 nahm man die Auslagen von Mähren und Schlesien für die damals als hergestellt angegebenen 2.700.000 Klft. Strassen mit 8 Millionen Gulden oder einer beinahe 3jährigen Grundsteuer an, wenn die Kosten für eine Klafter nur mit 3 fl. berechnet werden; hiernach mußten sie bis 1849 weit über 10 Millionen gestiegen sein.

chenen Aufhebung des Unterthansverbandes ist ein neues, — den Verhältnissen der Jetztzeit entsprechendes Gesetz über die Konkurrenz zur Erhaltung jener Straßen, welche nicht aus dem Staatsschatze erhalten werden, ein dringendes Bedürfniß, und wird auch bald erscheinen.

Da jedoch der sehr verwahrloste Zustand der meisten Bezirksstrassen eine augenblickliche Vorkehrung nothwendig macht, so hat der Herr Minister des Innern laut Erlaß vom 25. v. M. Z. 285 nachstehende einstweilige Verfügungen zu erlassen angeordnet:

1. Bis zum Erscheinen eines neuen Gesetzes sind zur Erhaltung der nicht ärarischen Bezirks- und Kreisstrassen jene Gemeinden und in dem Maaße verpflichtet und zu verhalten, als sie von der herzustellenden Strasse einen unmittelbaren oder mittelbaren Nutzen ziehen.

2. Haben von den verpflichteten Gemeinden alle Steuerpflichtigen ohne Unterschied nach Maßgabe ihrer jährlichen direkten Steuerschuldigkeit zu konkurriren.

3. Die Konkurrenzpflicht ist, der Sache nach, für Alle gleich, daher kein Theil der Erhaltungskosten, insbesondere auch nicht die Kosten der Straffeneinräumer, die Bezahlung der Professionisten u. s. w. der einen oder der andern Klasse der Steuernden zuzuweisen oder vorzubehalten ist.

4. Dort, wo Mautbezüge bestehen, ist deren Reinertrag ausschließlich zur Erleichterung aller Konkurrenzpflichtigen zu verwenden, und ihre Leistung darf nur jenes umfassen, was durch den Mautertrag nicht gedeckt ist.

5. Die Art der Leistung der Konkurrenzbeiträge, ob in Natura oder ob im Gelde — wird dem Uebereinkommen der Leistenden, nach Gemeinden unter sich überlassen.

6. Das Bezirksstrassennormale vom 29. Mai 1829 Nr. 22.560, so wie alle, wegen Konservirung der Bezirksstrassen, bezüglich der Zeit und der Art der Leistung, dann der technischen Ausführung der Arbeiten, bestehenden Vorschriften, bleiben bis zum Erscheinen eines neuen Srassenbaugesetzes insofern in Wirksamkeit, als sie durch das gegenwärtige Provisorium nicht aufgehoben sind.

7. Die Vertheilung der Konkurrenzpflicht in den Bezirken, so wie die Leitung der Arbeiten, liegt den politischen Aemtern mit Zuziehung eines Bevollmächtigten aus jeder Gemeinde der Bezirke, ob.

8. Gegen Renitenten haben die politischen Behörden nur nach jenen Vorschriften einzuschreiten, welche für die Eintreibung öffentlicher Verpflichtungen und Staatslasten, bestehen.

9. Rekurse der Konkurrenzpflichtigen haben keinen hemmenden Einfluß auf die Vollführung der zugetheilten Leistung.

10. Hiernach ist sich von nun an genau zu benehmen.



II. Abtheilung.

Die Eisenbahnen *).

A. Die Eisenbahnen überhaupt und die österreichischen insbesondere.

Fahrbahnen mit Geleisen von Stein fanden schon zur Zeit der Erbauung der Pyramiden Anwendung; Fahrbahnen mit Geleisen von Holz sind seit Jahrhunderten beim deutschen Bergbaue in Gebrauch; Eisenschienenwege wurden zu gleichem Zwecke in England benützt, und zwar von Gußeisen seit 1776, von Stabeisen seit 1808. Bis 1820 war aber die Anwendung solcher Schienen selbst in England sehr beschränkt; dann erhielt ihre Form eine wesentliche Verbesserung, und nun vermehrte ihre Zahl sich außerordentlich, wozu die alle Erwartung übersteigenden Erfolge der liverpool-manchester Bahn (vollendet 1830)

---

*) Für die Geschichte, Statistik und technischen Fortschritte der Eisenbahnen, insbesondere der deutschen, hat sich bereits eine reiche Literatur gebildet, aus welcher wir hervorheben die Werke: vom Freiherrn von Reden (die Eis. Deutschlands, stat. gesch. Darstellung, Berlin 1843 — 7, 3 B. und 5 Suppl., dann dessen Eis. Jahrbücher 1845, 1846, 1847), von der geschäftsf. Direktion des Vereins deutscher Eisenb. Verwaltungen (Statistik der deutsch. Eisenb. 1850, 1851, 1852), von Beil (Stand und Ergebnisse der deutschen und amerikanischen Eisenb., Wien), Michaelis (Deutschlands Eisenb., Leipzig 1854), von Stülpnagel und Bär (Eisenb. Atlas von Deutschland u. a., 16 Spec. Karten u. s. w. 8. Aufl. Gotha 1854), von Denk (Eisenbahn- Dampfschifffahrts- und Telegraphen-Buch der österr. Monarchie, Wien 1851), von Jantzen und Kastner (Handbuch für den gesammten Eisenb.,- Dampfschifffahrts- und Telegraphen-Dienst im Kais. Oesterreich, Wien 1853), von Malberg (die Literatur des Bau- und Ingenieur-Wesens der letzten 30 Jahre, Berlin 1852), Heusinger's Organ f. d. Fortsch. des Eisenbahnwesens in techn. Bez., 9 B., die Eisenbahn-Zeitung von Etzel und Klein, 12 Jahrg. (S. des Freih. v. Reden Deutschland, Wiesbaden 1854, S. 804 — 6). Tafeln zur Statistik der österr Monarchie seit 1841. Mittheilungen aus dem Gebiete der Statistik. Herausg. von der Direktion der administ. Statistik im k. k. Handelsministerium 1. Jahrg. Wien 1852, 1. H. S. 51 — 62 und und 2. H. S. 1 — 89 (enthalten die österr. Eisenbahnen 1850 und 1851).

sehr viel beitrugen. Die erste Locomotive wurde von dem Amerikaner Evans in Philadelphia 1804 öffentlich gefahren und zwar auf gewöhnlicher Strasse; die Zeit ihrer Anwendung auf Schienenwegen fällt etwa 20 Jahre später. Diese jüngsten Hauptshebel des geistigen und materiellen Verkehrs gewannen in neuester Zeit, namentlich in Deutschland, eine so riesige und vielseitige Entwicklung, daß die Schienenwege jetzt an der Spitze aller Anstalten für Erwerb und Verkehr stehen, daneben eine große politische und militärische Wichtigkeit erlangt haben und auch hinsichtlich der geistigen Cultur bedeutenden Einfluß zu gewinnen anfangen. Bis Ende 1842 waren 20 deutsche Eisenbahnen in Betrieb gesetzt und 200 Meilen befahren, auf welchen im Jahre 1842 6.874.201 Personen befördert und bei 4.615.000 Thaler eingenommen wurden. Bis zum 1. Juli 1843 waren in Deutschland von 27 Eisenbahnen 19 in der Länge von 209·08 deutschen Meilen dem Verkehre eröffnet und 131·57 Meilen im Baue begriffen; diese 340·65 Meilen kosteten 112.564.404 Thaler Courant (Kaiser Ferdinands-Nordbahn, mit 42 Meilen dem Verkehr eröffnet und 9.5 Meilen im Baue, 11.474.000 Th., Olmütz-Prag, mit 37·7 Meilen im Baue, 12.290.000 Th.); noch nicht begonnen, jedoch gesichert, waren 554·6 Meilen, welche wahrscheinlich 135.877.000 Thl. kosten sollten. Auf den deutschen Eisenbahnen befanden sich damals mehr als 245 Locomotive, wovon 38 aus deutschen, 166 aus engl., 12 aus belg. und 29 aus nordamerik. Maschinenbau-Anstalten waren. Jede Meile der damal fahrbaren Bahnen kostete, der Bau und die Einrichtung, durchschnittlich 245.000 Thl.; der große Kostendurchschnitt aller 29 Bahnen war damal für 1 Meile 331.000 Thl. Die bis 1. Juli 1843 eröffneten Bahnen legten nach ihren Fahrplänen, regelmäßig jährlich 444.606 Meilen zurück; die gesammte Frequenz war 1841 bei 5, 1842 bei 7 Millionen Personen. Bis Ende 1846 waren in Deutschland 1765, im britt. Reiche 3.570, in Frankreich 1.344, Belgien 714, den Niederlanden 166, Rußland 593, Italien 362, zusammen in ganz Europa 8.516 Meilen Eisenbahnen vorhanden und hiervon 1.612 Meilen dem Verkehre eröffnet (D. 609, Br. 639, F. 187, B. 75, N. 20, R. 43, J. 36), 2.050 Meilen im Baue (D. 461, Br. 798, F. 523, B. 46, N. 17, R. 102, J. 102), 1.837 Meilen zur Ausführung gesichert und 3.016 projektirt. Die Kosten des Baues und die Einrichtung der 1765 Meilen deutscher Eisenbahnen wurden auf mehr als 616 Millionen Thl. berechnet, wovon bis Ende Dezember 1845 gegen 199 Millionen verwendet, bis Ende Dezember 1846 über 265 Milionen bereits eingezahlt waren. Von den 1765 Meilen kamen 304 auf Oesterreich, 673 Preußen, 209 Baiern, 99 Hannover, 73 Sachsen u. s. w.; 671 Meilen waren Staats-, 1093 Privat-Bahnen.

Am 1. Juli 1854 waren 56 deutsche Eisenbahnen in einer Länge von 1153 Meilen (zu 2000 Ruthen) im Betriebe. Ihre Anlage hatte ein Kapital von 488 Millionen Thalern erfordert, wovon bei 161 Mill. in Stammaktien. Auf 412.289 laufenden Ruthen hatte die Bahn ein Doppelgeleise. Man zählte auf den deutschen Bahnen 50 Tunnels, 309 Viadukte, 490 Telegraphen-Stationen,

723 Sprech-Apparate, 2605 Glocken-Apparate, 664 Locomotive 178.575 Plätze in den Personenwagen und die Güterwägen hatten eine Gesammt-Ladungsfähigkeit von 2.260.889 Centnern. Bei den uns zunächst berührenden deutschen Eisenbahnen fällt der Tag der Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Bahn: bei der K. Ferdinands-Nordbahn (von 53·11 M.) auf den 20. August 1848, bei der oberschlesischen (26·31 M.) auf den 3. Oktober 1846, bei der Wilhemlsbahn (von Kosel nach Oderberg, von 7·12 M.) auf den 1. September 1847, bei der berlin-hamburger (39·5 M.) auf den 15. Dezember 1846, bei der berlin-stettiner (17·85 M.) auf den 16. August 1843, bei der k. preuß. niederschlesisch-märkischen oder berlin-breslauer (51·73 M.) auf den 1. Sept. 1846, bei der k. k. österreichischen nördlichen Staatsbahn (62·0 M.) auf den 8. April 1851, dto. südlichen (41·5 M.) auf den 17. September 1849, dto. südöstlichen (43·5 M.) auf den 16. Dezember 1850, bei der sächsisch-böhmischen (von Dresden nach Bodenbach, 9·7 M.) auf den 19. Aprl 1852, bei der wien-gloggnitzer (10·07 M.) auf den 5. Mai 1842.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hatte am 1. Juli 1854 auf 22.674 Ruthen Doppelgeleise, 1 Tunnel, 9 Viadukte, 32 Telegraphen-Stationen, 34 Sprechapparate; die Anlage kostete 26.280.987 Rthlr. (davon 12.370.582 in Stammaktien), so, daß auf eine Meile 473.885 Thl. entfielen, hatte 129 Locomotive, 7.734 Plätze in den Personenwagen und in ihren Güterwagen eine Ladungsfähigkeit von 248.540 Ct.; sie überbot an Großartigkeit der Einrichtung und Leistung alle andern deutschen Bahnen, größtentheils in sehr weiten Abständen. Ihr zunächst stand die österreichische nördliche Staatseisenbahn; ihre Anlage kostete 30½ Millionen Rthlr. (491.483 auf 1 Meile); sie besaß 1854 119 Locomotive, 6.848 Plätze in den Personenwagen und in ihren Güterwägen eine Ladungsfähigkeit von 127.240 Centnern (über die Bewegung von Personen u. s. w. S. meine Abhandl. über die Kulturfortschritte in Mähren und Schlesien S. 181).

Der österr. Kaiserstaat besaß 1854 an Staats-Eisenbahnen 386⁶/₈, an Privatbahnen 152⁴/₈ Meilen. (55⁴/₈ Meilen mit Dampf, 97 Meilen mit Pferden befahren), zusammen an eröffneten oder im Baue begriffenen Schienenwegen 539²/₈ Meilen oder 0·044 auf eine Quadratmeile. Dazu kann man, als bereits zur Ausführung genehmigt oder ernstlich projektirt, noch 486 Meilen rechnen (einzeln aufgezählt in Reden's österr. Finanzstatistik S. 264 ff.), deren Ausführung in der nächsten Zeit kaum einem Zweifel unterliegt. Preußen hatte am 1. Jänner 1854 443 Meilen mit 198 Millionen Thaler Baukapital im Betriebe, 143 Meilen mit 50 Millionen Thaler im Baue oder mit Koncession versehen, zusammen 586 Meilen (212 Staats-, 374 Privatb.) und zum Flächeninhalte des Staates wie 1 zu 8 67, dann 195 Meilen mit 68 Millionen Thaler projektirt, Baiern am 1. Juli 1854: 137 Meilen eröffnet, 39 im Baue, zusammen 177 Meilen (61 proj.), ganz Deutschland (mit den außer-deutschen Theilen Oesterr. und Preuß.) 1.790 Meilen (1050 Staats-, 740

Privatb.), England 7.774 engl. oder 1.687 geogr. Meilen im Betriebe d. i. 0·293 Meilen Eisenbahn auf 1 Quadratmeile des Flächenraumes, Frankreich 540 geogr. Meilen (4007 Kilometer), also 0·056 auf eine Quadrat-Meile, Rußland 1.025, eigentlich nur 133 geogr. Meilen (Krakau-Warschau, 1839 begründet, 41$^1/_2$ M.) im Betriebe, 382 Meilen im Baue (Petersburg-Warschau, 144 Meilen, und 510 projektirt), Belgien 142 geogr. Meilen u. s. w.

Ganz Europa hatte Mitte 1854: 5.947 deutsche Meilen Eisenbahnen im Betriebe und Baue. Und so muß man zugestehen, sagt Reden, daß Oesterreich mit Umsicht und Kraft die Vortheile benutzt hat, welche durch die Gunst seiner geogr. Lage sich darboten; den Vortheil insbesondere: ein selbständiges System von Eisenbahnen innerhalb seiner Gränzen unabhängig bilden und dessen Ausläufer seinen Nachbarn zur Fortsetzung übergeben zu können. Vom 1. November 1842 bis Ende 1853 gab der österr. Staat für den Bau und die Einrichtung der Staatsbahnen, einschließlich der Ablösungen, 202.851.921 fl. (für die Nordbahn von Brünn und Olmütz nach Bodenbach 44.677.144 fl.) aus (Eisenstraßen in Europa S. in Redens Deutschland und das übrige Europa, Wiesbaden 1854, S. 804 — 891).

Die österr. Regierung überließ den Bau von Eisenbahnen anfänglich der Privat-Industrie. Auf diesem Wege kamen im österr. Staate zuerst die Pferde-Eisenbahnen von Budweis nach Linz (1828 — 1832), von Linz nach Gmunden (1834 — 1836) und von Prag nach Lana (1825 — 1836) zu Stande und auch die Ausführung der großen Ferdinands-Nordbahn von Wien nach Brünn, Olmütz, Preußen, Galizien und Ungarn wurde 1836 einer Privat-Gesellschaft zugestanden. Noch „das bei Eisenbahnen zu beobachtende Concessions-System" vom Jahre 1838 (a. h. Entschl. 29. Dezember 1837 und 18. Juni 1838) machte zwar die Anlegung von Eisenbahnen für den allgemeinen Gebrauch des Publikums von der Bewilligung der Staatsverwaltung abhängig, welche sich auch die besondere Beaufsichtigung dieses Zweiges der Betriebsamkeit vorbehielt. Die Wahl der Richtung und Reihenfolge der zu erbauenden Eisenbahnen wurde jedoch den Privaten und ihrer Berechnung des Vortheils und des Ertrages überlassen und ihnen hierbei keine andere Beschränkung auferlegt, als welche wichtigere Interessen erheischen.

Der neue Hofkammer-Präsident Freiher von Kübeck faßte die Sache von einem höheren Standpunkte auf und brachte System in dieselbe. Kaum ein Jahrzehent, nachdem zwischen Liverpool und Manchester die erste Locomotivbahn eröffnet, und bald nachher als dieses beschleunigte Communikationsmittel auf den Kontinent verpflanzt worden war, fand sich die kaiserliche Regierung im Jahre 1841 veranlaßt, die Anlegung von Eisenbahnen in den Hauptverkehrsrichtungen der Monarchie anzuordnen und zur sichern und schleunigen Ausführung dieses Beschlußes den Bau derselben auf Staatskosten zu bewerkstelligen. Diese Entscheidung ist viel zu wichtig und folgenreich, als daß wir sie hier nicht ganz mittheilen sollten. Dieselbe lautet:

Se. k. k. Majestät haben mit dem Allerhöchsten Kabinetschreiben vom 19. Dezember 1841 mit Rücksicht auf den gegenwärtigen Stand der Dinge, und mit Beziehung auf das Allerhöchste Handschreiben vom 25. November 1837 den Beschluß zu fassen geruht, die Eisenbahnen nach zwei Klassen abzutheilen, nemlich in Staatsbahnen und Privatbahnen.

Staatsbahnen sind diejenigen, welche von Sr. Majestät als solche gleich dermal oder künftig bezeichnet werden.

Schon dermalen finden Allerhöchst Dieselben die Bahnlinien von Wien über Prag nach Dresden, von Wien nach Triest, von Venedig über Mailand nach dem Comer-See, dann jene in der Richtung gegen Baiern für Staatsbahnen, unbeschadet der Privilegien, welche Privatunternehmungen theilweise oder ganz in diesen Richtungen bereits erworben haben, zu erklären.

Die oberste Leitung der Staatsbahnen finden Se. Majestät dem Präsidenten Allerhöchst Ihrer allgemeinen Hofkammer zu übertragen, wobei, in so fern Privatunternehmungen darauf bestehen, solche nach Maßgabe der ihnen zukommenden Privilegien zu behandeln sind.

Da, wo keine Privatunternehmungen bestehen, oder die bestehenden ihre übernommenen Verpflichtungen zum Baue oder zur Vollendung der Staatsbahnen zu erfüllen außer Stande wären, ist der Bau der erwähnten Staatsbahnen auf Kosten des Staates zu bewirken. Auf den erst zu erbauenden Staatsbahnen hat die Staatsverwaltung in jedem Falle die Trace in ihrer ganzen Länge zu bestimmen, und in so fern der Bau unmittelbar auf Staatskosten geführt wird, den Unter- und Oberbau, dann die Belegung der Bahnen und die Herstellung der erforderlichen Wachhäuser und Bahnhöfe zu veranlassen.

Die Vollziehung dieser Werke ist so zweckmäßig und dauerhaft als möglich mit Vermeidung alles überflüssigen Prunkes, und wo es immer geschehen kann, durch Benützung der Privat-Betriebsamkeit und Privatunternehmer unter Leitung und steter Aufsicht der berufenen Behörden zu bewirken.

Der eigentliche Fahrbetrieb auf den Staatsbahnen ist mittelst besonderer zeitlicher Verträge an Privatunternehmer pachtweise zu überlassen, und können, in so fern es mit den hier eintretenden Rücksichten vereinbarlich ist, den schon vorhandenen Eisenbahngesellschaften durch Zugestehung angemessener Bedingungen einige Erleichterungen bei Uebernahme des Pachts- oder Fahrbetriebs auf den Staatsbahnen zugewendet werden.

Was die schon vorhandenen Privatbahnen (das heißt alle jene, welche nicht als Staatsbahnen ausdrücklich erklärt sind, oder erklärt werden,) betrifft, oder solche, welche in der Folge von einzelnen Privaten oder Privatgesellschaften errichtet werden wollen, so bleiben in dieser Hinsicht alle Behörden in ihrer dermaligen Wirksamkeit, und ist bei den diesfälligen Verhandlungen nach Vorschrift der unterm 18. Juni 1838 erlassenen Direktiven und der übrigen nachge-

folgten oder noch nachfolgenden Normen vorzugehen; nur in Ansehung jener Unternehmungen, deren Eisenbahnlinien in die für die Staatsbahnen bezeichnete Richtung fallen, haben die diesfalls von Sr. Majestät ausgesprochenen Grundsätze in Wirksamkeit zu treten.

Bei dem Einfluße, welche die Staatseisenbahnen auf den allgemeinen inneren Wohlstand nehmen können, hegen Se. Majestät das Vertrauen, daß die politischen Behörden die Ausführung Allerhöchst Ihrer Absichten dadurch erleichtern und sichern werden, daß sie den dem Präsidenten der allgemeinen Hofkammer untergeordneten Verwaltungsbehörden jede mögliche zweckmäßige Unterstützung gewähren werden (Hfzdt. 23. Dezember 1841 Z. 39.776).

Ueber die Art der Ausführung und die hierbei festgehaltenen Grundsätze gibt die folgende Nachricht (in der Beilage Nr. 235 zur allgemeinen Zeitung von 1842) interessante Aufschlüsse: „Man kann kaum einen Blick auf die Größe der gestellten Aufgabe, noch auf die bisher vorbereitete Lösung derselben werfen, ohne mit Erstaunen wahrzunehmen, welche ungeheuere Kräfte die Monarchie auch hier wieder mit größter Leichtigkeit entwickelte, man kann seine Bewunderung nicht versagen der Leitung, dem Talente und der Energie, die sie in Bewegung setzt, und die im eigenen Lande einen Ueberfluß tüchtiger Leute zur Ausführung vorfindet. Am 19. Dezember 1841 war die Entschließung des Kaisers erfolgt. Kaum drei Monate später war die technisch-administrative Generaldirektion in Wirksamkeit gesetzt, alle Instruktionen entworfen, alle organischen Einrichtungen festgestellt, alle zu besetzenden Stellen mit erprobten, vollkommen sachkundigen Männern versehen, das Cassenwesen geregelt, allerhand Vorbereitungen zur Sicherstellung des Brennmaterials, der Eisenbestandtheile &c. getroffen, und — was das Wesentlichste war — die genauesten Vermessungen und Erhebungen aller Art zur Wahl der Tracen lagen fertig mit allen Zeichnungen, Plänen, Berechnungen. Die Linie von Wien nach der sächsischen Gränze theilte man in zwei Hauptsektionen: von Wien nach Prag und von Prag an die sächsische Gränze; die von Wien nach Triest in drei: von Wien bis Grätz, von Grätz bis Cilli und von Cilli bis Triest. Zu diesen Aufnahmen wurden 56 Ingenieure verwendet. Man war bei dieser Arbeit der allergrößten Genauigkeit beflissen, da es sich hier um sichere, zuverläßliche Resultate handelte, die eben so wenig aus oberflächlicher, oft ganz schiefer Ansicht Halbunterrichteter als aus den hundert und abermal hundert verschiedenen Ansprüchen des Privatinteresses gewonnen werden konnten. Da aber bei der Wahl der Tracen eben eine Unzahl solcher Privatinteressen betheiligt war, so machte es sich die Staatsverwaltung zur Pflicht, allen eingegangenen Gesuchen ohne Ausnahme die gewissenhafteste Aufmerksamkeit zu schenken. Zu diesem Ende wurde manche Section in sechs bis acht verschiedenen Richtungen (im Ganzen 450 geographische Meilen) der allerminutiosesten Untersuchung, Berechnung und Messung unterzogen! Nachdem man somit auf das vollständigste orientirt und belehrt war, konnte endlich eine definitive Bestimmung getroffen werden, und so befahl

der Kaiser am 3. August 1842, daß die Strecken von Olmütz nach Prag und die gegen Süden, von Mürzzuschlag an, sofort in Arbeit genommen werden sollten. Ueber die gepflogenen Untersuchungen kann ich Ihnen folgende Details geben. Um zur Gewißheit zu gelangen, welche Richtung man einschlagen solle, wurden zwischen Wien und Prag nicht weniger als sieben Tracen vollständig ausgearbeitet. Die kürzeste Linie ist bekanntlich die über Stockerau; auf dieser wurden drei verschiedene Richtungen durchforscht und dann noch vier in anderer Direktion. Die erhaltenen Resultate waren folgende:

1. Ueber Wittingau und Tabor. Hier hat man drei Wasserscheiden zu übersteigen; die Hauptwasserscheide der Donau und Moldau, die der Leinsitz und Sazawa und jene zwischen der Sazawa und dem Köperbach. Diese Bahn, auf der man drei verschiedene Varianten vermessen hatte, bot auf der ersten eine Wegstrecke von $47^5/_8$, auf der zweiten von $48^1/_8$ und auf der dritten von $49^2/_8$ Meilen. Um aber die allerschwierigsten Stellen des Terrains einigermaßen zu umgehen und die größeren Steigungen des Gefälles auf $^1/_{200}$ zu reduciren, würde man in der ersten Richtung $60^5/_8$, in der zweiten $55^4/_8$ und in der dritten $55^7/_8$ Meilen haben rechnen müssen. Die Kosten auf dieser Linie stellten sich im Voranschlag auf 32.962.328 fl. C. M.

2. Ueber Budweis und Pisek beträgt die Bahnlinie bei einem erzwungenen Gefälle von $^1/_{200}$ 60 Meilen. Auch hier sind die Hindernisse kaum oder doch nur mit der allergrößten Anstrengung durch riesenhafte Aufdämmungen und Einschnitte zu überwältigen. Wie viele Varianten in dieser Hauptlinie man auch versucht hat, keine bot ein günstigeres Resultat, und die Kosten auf derselben, die des Gefälles wegen nothwendige Verlängerung von $9^3/_8$ Meilen mit dazu geschlagen, berechnen sich eventuell für alle 60 Meilen auf nicht weniger als 32.335.708 fl. C. M.

3. Ueber Znaim und Iglau. Diese Richtung ist von allen die beschwerlichste. Das oft wiederkehrende Auf- und Abfallen des Terrains über so viele und so hohe Wasserscheiden, die vielen Flußthäler und Schluchten, Bergrücken und Auslaufer, die unvermeidlich querüber durchschnitten werden müßten, die fast ununterbrochenen Curven, die bedeutenden Einschnitte in Granitfelsen, der Riesenbau einer Brücke von 1680′ Länge und 484′ Höhe über die Taja oberhalb Znaim 2c. macht diese Wahl unmöglich, deren Kosten nach sehr mäßigem Anschlage 27.305 783 fl. C. M. wohl übersteigen dürften.

Dieß waren die Ergebnisse der drei von Stockerau auslaufenden Linien!

4. Ueber Branowitz und Iglau. Die Länge dieser Linie würde $52^2/_8$ Meilen betragen, und die Terrainverhältnisse bis Branowitz und Hrubschitz sind zum Theil ziemlich günstig. Von da aber tritt eine plötzliche Aenderung ein, und es würden in einer Länge von $3^6/_8$ Meilen nicht weniger als 13 Tunnels erforderlich sein, eine Zahl von Felsensprengungen, Brücken, Ufer-

versicherungen ungerechnet! Die Kosten bemessen sich im Voranschlag auf 23.300.980 fl. C. M.*)

5. Die Linie über Brünn und Saar würde, die Steigung auf $^1/_{200}$

*) Wir können hier das Projekt des Dr. Wenzel Lichtner in Prag nicht unerwähnt lassen, eine Eisenbahn von Wien über Iglau nach Prag zu bauen, um mittelst der schiffbaren Moldau, der Eisenbahn und der schiffbaren Donau die Nordsee mit dem schwarzen Meere zu verbinden. Nach diesem Projekte sollte eine Eisenbahn von Gedlersdorf bei Wien durch das Marchfeld in das Marchthal am rechten Ufer der March bis Rabensburg, dann am rechten Ufer der Taya bis in die Gegend von Unterwisternitz und Muschau geführt werden, daselbst die Taya überschreiten, sodann am rechten Ufer der Schwarzawa eine kurze Strecke, weiter im Thale der Iglawa bis in die Gegend von Iglau fortsetzen, hier ungefähr bei Wiese mit einer mäßigen Steigung die Hochebene des zwischen Iglau und Deutschbrod hinziehenden Gränzgebirges gewinnen, sofort in das Thal der Sazawa bis Deutschbrod herabsteigen, bis an die Moldau bei Dawle und sodann bis Prag fortlaufen. Lichtner hielt dafür, daß die Bahn auf diesem Wege eine geringere Höhe als die budweiser Eisenbahn und zwar nur die Hochebene zwischen den Thälern der Iglawa und Sazawa mit höchstens 84 wiener Klaftern auf der einen und 86 Klaftern auf der andern Seite zu gewältigen hätte, wobei noch der Umstand eintrete, daß auf dieser Hochebene die Wasserscheidung zwischen den Gewässern, welche auf der einen Seite sich der Sazawa, und auf der anderen der Iglawa zuwenden, in der Nähe einer nur ganz sanft ansteigenden Anhöhe zu finden ist, an deren Fuß diese nach ganz verschiedenen Weltgegenden und Meeren abfließenden Gewässer unweit Pfauendorf in der Nähe von Iglau bis auf die Entfernung von 250 bis 350 wiener Klaftern sich nahe kommen.

Nach den besten barometrischen Messungen habe Gedlersdorf eine Seehöhe von 80 wiener Klaftern, der Wasserspiegel der Iglawa bei Iglau von 220 Klaftern und der Wald oberhalb Stöcken, an der Straße, als der höchste Punkt der Straße zwischen Iglau und Deutschbrod, von 304 Klft.; die ganze Steigung von Gedlersdorf bis zum stöckner Walde in einer Länge von 27 n. ö. Meilen betrage daher 224 Klft. und vom Wasserspiegel der Iglawa 84 Klft.

Die Seehöhe der Bahn bei Prag werde mit 90, bei Dawle mit 99, in Deutschbrod mit 218 und bei dem stöckner Walde mit 304 Klft. angenommen, so, daß die Steigung von Prag bis zum stöckner Walde bei einer Länge von ungefähr 24 n. ö. Meilen 214 Klafter und von Deutschbrod bis zum stöckner Walde 86 Klafter betrage.

Die ganze Länge der Bahn wäre beiläufig mit 56 Meilen, also mit $13^1/_2$ mehr als jene der Chaussée über Znaim und Iglau anzunehmen.

Mit der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn sollte die Bahn durch eine, bei 5 Meilen lange Nebenbahn von Brünn längs des Schwarzawaflusses bis oberhalb Muschau vereinigt und mit Iglau durch eine ungefähr 2 Meilen lange Seitenbahn von Wiese aus verbunden werden. Die Kosten der Herstellung veranschlagte man auf 16.000.000 fl. C. M., den zwischen Wien und Prag bestandenen Waarentransport, in so fern derselbe einer ämtlichen Behandlung unterlag, auf beiläufig 150.000 Centner und mit dem sonstigen Transporte auf 500.000 Centner.

reducirt, eine Bahnlänge von $66^2/_8$ Meilen bedingen. Wir wollen, um unsere Leser nicht zu ermüden, die in den Berichten der Ingenieure entwickelten Schwierigkeiten nicht einzeln ausführen, aber auch gegen die Wahl dieser Trace sprechen die stichhaltigsten Einwendungen. Die Unkosten würden sich nach vorläufiger Berechnung auf 22.516.930 fl. C. M. belaufen.

6. Ueber Brünn, Zwittau und böhmisch Trübau. Diese Linie bot auf den ersten Anblick manche günstige Sachlage dar, um ihre Wahl annehmlich zu machen. Bei näherer Untersuchung aber stellten sich auch hier Rücksichten wichtiger Art ein, und man mußte bald von dem Gedanken abkommen. So müßte z. B. die Zwittawa im Ganzen 60mal überschritten werden, und von Blansko bis Zwittau allein wären 34 Brücken erforderlich. Endlich würde der Bau dieser Bahn, die von Wien bis Prag $52^1/_2$ Meilen messen und mindestens 20.509.071 fl. C. M. kosten würde, zu ihrer Herstellung nicht leicht weniger als vier Jahre brauchen.

Alle diese Linien wurden nach reiflicher Ueberlegung verworfen und der Bau dergestalt zu führen beschlossen (a. h. Entschließung 3. August 1842), daß sowol über Olmütz als über Brünn eine Bahn gehen soll. Es würde nämlich eine gemeinsame Bahn bis Lundenburg laufen, dort divergirend würden der eine Zweig über Brünn, der andere über Olmütz laufend, beide bei Trübau wieder zusammenstoßen. Folgendes sind die näheren Oertlichkeiten dieser Trace:

7. Linie über Olmütz nach Prag. Diese Linie geht von dem Bahnhofe der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn in Olmütz durch die Thalfläche der March nach Müglitz; von hier durch das Thal der Sazawa nach Landskron; durch das Thal der stillen Adler über Brandeis, Pardubitz, Kollin und gelangt endlich im Karolinenthale nach Prag. Die Länge dieser Bahn von Olmütz an ist $33^4/_8$ Meilen; rechnet man hierzu die Entfernung von Wien nach Olmütz mit $27^2/_8$, so erhalten wir ein Ganzes von $60^4/_8$ Meilen Entfernung. Rücksichtlich der Terrain- und Niveauverhältnisse zeigt sich diese Strecke günstiger als jede andere. Die $6^1/_2$ Meilen lange Ebene der March bietet bis auf einen Einschnitt im Walde bei Neuschloß keinerlei Schwierigkeiten, und dieselben günstigen

---

Dr. Lichtner suchte auch 1836 bei Seiner Majestät um die Concession zur Führung einer Eisenbahn zwischen Prag und Wien, mit Zweigbahnen nach Brünn und Iglau an, und machte Schritte, um hierzu die Nordbahn von Wien bis Brünn für die Verbindung mit Prag und Iglau zu benützen. Auch die Nordbahn-Gesellschaft versprach sich (Verhandlungen der Generalversammlung 1838) von dem projektirten Anschluße der prager Bahn einen schwer zu berechnenden Einfluß auf den Verkehr, insbesondere den levantinischen Handel; deßhalb suchte sie auch 1840 um die Concession zur Bahnverlängerung von Brünn über Saar, Czaslau, Kollin, Böhmisch-Brod bis Prag auf eine Länge von 35 Meilen an.

Die Verbindung von Prag hat eine andere Richtung eingeschlagen; wird jener mit Iglau durch den in Ausführung begriffenen Bau einer Eisenbahn von Brünn nach Rossitz gegen das Iglawa-Thal bei Namiest vorgearbeitet?

Verhältnisse dauern durch das Sazawathal bis Ludwigsdorf fort. Dort nimmt zwar das Thal auf einer Länge von 3 Meilen einen schluchtenförmigen Charakter an, kann jedoch ohne Tunnel durchschnitten werden; und nirgends erreicht das Gefälle $^1/_{200}$. Von Ludwigsdorf bis gegen die Wasserscheide bei Triebitz ist das Terrain wieder günstig. Die Wasserscheide selbst und die Strecke bis Wildenschwert ist nicht ohne Aufdämmungen und Einschnitte zu bewältigen; indeß selbst in dieser Strecke ist das höchste Gefäll nur $^1/_{200}$. Von Wildenschwert bis Chotzen ist das Thal der stillen Adler wieder ganz vortheilhaft, und nur bei Chotzen selbst wird ein Tunnel von 150° Länge durchgeschlagen werden müssen. So geht der Zug mit geringen Unterbrechungen auf vortheilhaftem Boden fort. Die Steigung zeigt sich höchst günstig auf dieser Linie; nur $3^3/_8$ Meilen haben ein Gefäll von $^1/_{200}$, alle anderen $29^5/_8$ Meilen zeigen sich durchaus in besserem Verhältnisse. Die Erbauungskosten von Olmütz bis Prag wurden auf 17.559.275 fl. C. M. präliminirt. Die Arbeit könnte bei der im Allgemeinen so günstigen Terrainbeschaffenheit auf dieser Bahn in $2^1/_2$ Jahren vollendet werden. Die gemeinhin verbreitete Meinung, als habe allein die Rücksicht auf die schon bis Olmütz bestehende Kaiser-Ferdinands-Nordbahn zum Nachtheile anderer besserer Gründe bei der Wahl den Ausschlag gegeben, ist eine durchaus irrige. Obwol es sogar in der Natur der Sache liegt, daß die Rücksicht, die Anlage so massenhafter Kapitale aus dem Vermögen der Privaten möge in ihrem Werthe erhalten werden, allerdings die Staatsverwaltung schon allein zu dieser Wahl berechtigen konnte. Indeß wurde dieses Argument hier durchaus nicht in die Wagschale gelegt, man hielt sich einzig an die höheren commerciellen, finanziellen und strategischen Vortheile, und man wählte, nachdem man die Licht- und Schattenseiten eines jeden der verschiedenen Projekte in die reiflichste Erwägung gezogen hatte.

Die Staatsbahn von Wien nach Triest ist denselben genauen, bis in das feinste Detail gehenden Erhebungen unterzogen worden. Hier stieß man bald auf die Hauptschwierigkeiten. Die norischen Alpen mußten überstiegen werden. Der Sömmering bot nach allen Untersuchungen, Plänen und Berechnungen immer noch den vortheilhaftesten Punkt dar. Ueber das wo? war man mithin einig; nicht so über das wie? Da indeß in jedem Falle die Möglichkeit vorhanden ist diesen einzelnen Punkt mit einer Pferdbahn zu übersteigen, man andererseits auch den möglichen Erfindungen und Verbesserungen nicht vorgreifen will, die täglich gemacht werden, so hat man einen schnellen und — wie ich meine — den besten Entschluß gefaßt. Man läßt vor der Hand diesen einzelnen Punkt liegen und fängt den Bau gleich hinter demselben an. Man wird in jedem Falle bedacht darauf sein, wenn dieser Uebergang mit Locomotiven nicht zu bewirken wäre, denselben auf einer Pferdbahn nach Möglichkeit zu beschleunigen und namentlich dieselben Wagen, die von Wien nach Triest abgehen, ohne Umladung von einer Seite des Berges auf die andere zu bringen. Experimente, die das Leben und die Sicherheit der Personen wie die der Waa-

ren in Gefahr setzen könnten, Riesenbauten für Riesensummen bloß um den Ruhm sie ausgeführt zu haben, wird man nicht unternehmen; um so weniger da der mittelst der Pferdebahn verursachte Aufenthalt unbedeutend im Verhältniß der ganzen Wegstrecke und der Geschwindigkeit erscheint, mit der sie zurückgelegt wird. Der Bau wird zunächst bei Mürzzuschlag beginnen. Das Gefälle von dort abwärts ist an den beschwerlichsten Stellen nicht über $^1/_{180}$ — $^1/_{200}$ und an den besseren zu $^1/_{300}$ — $^1/_{700}$, ja an einigen Orten wie $^1/_{800}$ — $^1/_{1000}$. Allerdings sind diese Vortheile nicht überall gleich und es fehlt nicht an Stellen, deren Bau Anstrengung kosten wird. Von Gratz bis Neudorf fällt indeß die Bahn beinahe wieder auf ganz ebenes Terrain.

So wird schon in diesem Monate in nördlicher und südlicher Richtung die Arbeit selbst beginnen, und eh' ein paar Jahre verfließen, wird das große Werk vollendet stehen. Auf dem Continent wird kein anderer Staat etwas Gleiches aufzuweisen haben und noch weniger es überbieten können. Dabei sind die Geldmittel des Staates der Aufgabe vollkommen gewachsen und der Chef der Finanzen ist nicht verlegen sie herbeizuschaffen."

Der Unter-Bau der Staatsbahn von Olmütz bis Böhm. Trübau gegen Prag von $11^7/_8$ Meilen Länge wurde (in 2 Abtheilungen, von Olmütz bis Hohenstadt, 25.826 Klafter lang, mit 480.355 fl. 51 kr. und von da bis Böhm. Trübau, 21.689 Klft. lang, mit 1.567.917 fl. 39 kr., zusammen mit 2.048.271 fl. 30 kr. Kosten) bereits im August 1842 zur Verpachtung ausgeschrieben und gleich mit so großer Kraft betrieben, daß derselbe schon im nächsten Jahre in der 1. Abtheilung vollendet war und die zweite mit vielen tausenden von Arbeitern (Anfangs Mai 21.600) in Angriff genommen werden konnte. Die Brüder Klein, welche den Bau der Erdarbeiten an der Nordbahn größtentheils übernommen hatten, führten auch jenen von Olmütz bis Prag. Diese ganze Strecke von 33 Meilen wurde bereits am 24. August 1845 eröffnet.

Der Bau der 12 Meilen langen 2. Trace der nördlichen Staatseisenbahn nach Prag, nämlich von Brünn im Zwittawa-Thale über Blansko, Zwittau und Körber bis Böhmisch-Trübau, wo sie sich mit der von Olmütz herziehenden vereint, begann schon im Jahre 1843, fand aber so große Terrain-Schwierigkeiten und erforderte fast ununterbrochen so viele Kunstbauten in Aufdämmungen, Durchschnitten, Tunnels, Terrassirungen, Flußregulirungen und Wasser-Uebersetzungen, daß diese Bahnstrecke ungeachtet der größten Kraftanstrengung erst am 1. Jänner 1849 dem Verkehre übergeben werden konnte. Von Prag führte man die Bahn weiter im Moldau- und Elbe-Thale bis zur sächsischen Gränze bei Bodenbach (im J. 1850 eröffnet), wo sie sich mit der sächsisch-böhmischen Eisenbahn verbindet. Mit Zurechnung der Strecken Trübau-Prag von 22 und Prag-Bodenbach von $17^1/_8$ Meilen hat die ganze nördliche Staatseisenbahn von Brünn bis zur sächsischen Gränze eine Länge von $62^1/_8$ Meilen.

Inzwischen war auch die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn von Wien über Lundenburg und Prerau bis an die preußische Gränze bei Oderberg im J. 1848 vollendet und auch die Flügelbahn von Gänserndorf bis an die ungarische Gränze bei Marcheck (2·68 Meilen) am 20. August 1848 dem Betriebe übergeben worden.

Die weitere Verbindung mit Ungarn nach Preßburg, Pesth, Szolnok, Debreczin, Szegedin, Temesvar u. s. w. stellte die 1844 von einer Aktien-Gesellschaft ins Leben gerufene „ungarische Central-Eisenbahn" her, welche seit ihrem käuflichen Uebergange in das Staatseigenthum (5. März 1850) die südliche Staatseisenbahn heißt.

An die Nordbahn schließt sich in Wien die k. k. priv. wien-gloggnitzer Eisenbahn an, welche seit dem 5. Mai 1842 in ihrer ganzen Ausdehnung befahren wird, 9·9 Meilen Länge und Zweigbahnen von Wiener-Neustadt bis Katzelsdorf (in Verbindung mit der am 20. August 1847 eröffneten ödenburger Bahn), am 20. August 1847, und von Mödling nach Laxenburg, am 28. September 1845 eröffnet, hat. Die Fortsetzung der wien-gloggnitzer Bahn bildet die durch die a. h. Entschließung vom 19. Dezember 1841 ins Leben gerufene südliche Staatseisenbahn von Gloggnitz über den 4.416 Fuß hohen Sömmering, Gratz, Cilli, Laibach und den rauhen Karst bis Triest an das adriatische Meer. Die Strecke Wien-Gloggnitz, nebst den beiden Zweigbahnen 11 Meilen lang, wurde am 1. Oktober 1853 vom Staate für 11.422.725 fl. in 1% Staatspapieren und, mit Zurechnung der im Besitze der Staatsverwaltung schon früher gewesenen Aktien, im Ganzen um 17.313.325 fl. erworben. Die Strecken von Gloggnitz-Mürzzuschlag von $5^3/_8$, Mürzzuschlag-Gratz von $12^1/_8$, Gratz-Laibach von $30^4/_8$ Meilen wurden schon früher, jene von Gloggnitz über den Sömmering bis Mürzzuschlag von $7^1/_2$ Meilen aber im Jahre 1854 dem Verkehre übergeben; es erübrigt daher zur vollständigen Verbindung des adriatischen Meeres mit der Nordsee durch Mähren nur noch die im Baue begriffene Strecke von Laibach bis Triest von $18^4/_8$ Meilen.

Die krakauer Eisenbahn, ein Flügel der oberschlesischen, welcher sich von Myslovice bis Krakau in einer Länge von $8^1/_2$ Meilen erstreckt und seit dem Uebergange in das Staatseigenthum (Vertrag vom 30. April 1849, erworben 1. Jänner 1851) nord-östliche Staatseisenbahn heißt, vermittelt die Verbindung mit Warschau (Polen, Rußland) und Galizien.

Im Jahre 1853 wurde die Nordbahn-Gesellschaft vertragsmäßig von der Staatsverwaltung der Verpflichtung enthoben, die Bahn von Oderberg nach Bochnia und von da nach den Salzminen und Niederlagen zu bauen, wogegen sie sich unter anderem verbindlich machte, nur eine Hauptbahn von Oderberg nach Oswiečim (von $10^1/_2$ Meilen) und zwei Flügelbahnen nach Troppau (3 Meilen) und Bielitz ($1^2/_4$ Meilen), sämtlich mit Dampfkraft, herzustellen und zum 4. März 1856 dem Verkehre zu übergeben.

Der Bau der Bahn von Oderberg nach Oswiečin wurde alsbald in An-

griff genommen und so rasch gefördert, daß diese Bahn schon in wenigen Wochen dem Verkehre übergeben und hierdurch die unmittelbare Verbindung mit der galiz. Bahn, ohne Berührung des preußischen Bodens, hergestellt werden soll. Die vom Staate gebauten Strecken von Krakau nach Oświęcim (3 M.) am linken Ufer der Weichsel und von Krakau über Podgorce, Bochnia und Tarnow nach Dembice (15 M.) gegen Lemberg sollen schon Mitte Juni d. J. eröffnet und demnächst der Bau einer Zweigbahn von Podgorce nach Oświęcim am rechten Weichselufer in Angriff genommen werden.

In Folge der a. h. Entschließung vom 19. Dezember 1841 hatte sich bis Ende des J. 1854 ein so ausgebreitetes Eisenbahn-Netz über den österr. Staat gezogen, daß 244 Meilen vollendet und 199 Meilen im Baue begriffen waren. Allein die seit 1841 eingetretene Entwickelung der Verhältnisse, insbesondere aber die Gleichstellung aller Theile des Reiches und deren Vereinigung unter einer gemeinsamen, die rasche Eröffnung der Hilfsquellen der öffentlichen Wohlfahrt bezweckenden Gesetzgebung führten zu der Ueberzeugung, daß jene einzelnen Linien bei aller ihrer Wichtigkeit und selbst in der ihnen seither zu Theil gewordenen Erweiterung mit Einschluß der bestehenden Privatbahnen dem sich kundgebenden Bedürfnisse nicht mehr genügten. Der Fall der Schranken des innern Verkehrs, die Entlastung des Grundeigenthums, die Reform der Zollgesetzgebung, die vereinbarte Erleichterung des Verkehrs mit den benachbarten Staaten, die auf die östlichen Kronländer ausgedehnte österreichische Civilgesetzgebung und die Erweiterung der Wirksamkeit der Nationalbank übten einen eben so raschen und wohlthätigen Einfluß auf den Aufschwung der Bodenkultur, auf die Entwickelung der Industrie und die Verzweigungen des Handels. Die hierdurch gesteigerten Anforderungen an den Verkehr ließen die Nothwendigkeit einer schnelleren und für die Bewegung größerer Gütermengen geeigneten Circulation zwischen den verschiedenen Gebieten des Reiches erkennen, welche nur durch eine Vervollständigung des Systems der Eisenbahnen erzielt werden kann, die überdies durch die inzwischen in den Nachbarstaaten erfolgte Vervielfältigung der Eisenbahnlinien geboten schien, um der hiermit drohenden Gefahr der Ablenkung des Verkehrs nach andern Richtungen zu begegnen. Welche überwiegende Vortheile der Bestand der alle einzelnen Theile des Reiches verbindenden Eisenbahnen für die Vertheidigungsfähigkeit des Reiches darbietet, wurde durch die Erfahrung überzeugend dargethan.

In allergnädigster Erwägung dieser Verhältnisse haben Se. k. k. apostolische Majestät — bewogen von der erhabenen Fürsorge für das rasche Aufblühen der Wohlfahrt des Kaiserreiches und für die Erhöhung seiner Wehrkraft — den Allerhöchsten Befehl erlassen, bei der Anlage der Eisenbahnlinien des österreichischen Kaiserreiches nach einem wohl überdachten, alle Theile des Staatsgebietes angemessen berücksichtigenden Systeme vorzugehen, und sowohl in der Richtung, als in der Verzweigung der Linien einem im Voraus entworfenen, in strategischer,

national-ökonomischer und handelspolitischer Rücksicht wohlbegründeten Eisenbahnnetze zu folgen.

Diesem allerhöchsten Befehle gemäß wurde mit Berücksichtigung der Bedürfnisse des Reiches und jedes Kronlandes insbesondere das Eisenbahnnetz für den österreichischen Kaiserstaat entworfen, von Sr. k. k. apostolischen Majestät Allerhöchst genehmigt und dem Handelsministerium zur Veröffentlichung dieses Eisenbahnnetzes die allergnädigste Ermächtigung ertheilt. Dasselbe wird nach seiner Vollendung, mit Inbegriff der bereits hergestellten und noch im Baue begriffenen, eine Gesammtlänge von ungefähr 1.240 deutschen Meilen umfassen. Mähren und Schlesien berühren zunächst die neu projektirten Bahnen von Pardubitz (an der nördlichen Staatsbahn) über Reichenberg an die sächsische Gränze bei Zittau, auch zur näheren Verbindung mit Berlin u. s. w.; von Oswiečim nach Podgorce, Oswiečim-Chelmek zum Anschlusse an die krakauer Bahn, Krakau-Przemysl-Lemberg-Brody, Przemysl-Czernowitz bis an die Gränze der Moldau, Szegedin-Peterwardein-Semlin u. a.

Durch dieses Eisenbahnnetz wird die österreichische Monarchie mittelst dreier Hauptlinien von Westen nach Osten und mittelst eben so vieler Linien von Süden nach Norden durchschnitten und es werden die wichtigsten Orte der Monarchie nicht blos untereinander, sondern auch mit sämmtlichen Nachbarstaaten in segenverheißende Verbindung gebracht.

Um die raschere Vollendung dieses Eisenbahnnetzes herbeizuführen, haben ferner Se. k. k. Apost. Majestät dem Grundsatze nach allergnädigst genehmigt, daß Privatunternehmungen sich an der Ausführung dieser Eisenbahnlinien betheiligen können, und zwar entweder unmittelbar oder in Gemeinschaft mit der Staatsverwaltung (durch eine werkthätige Betheiligung oder Unterstützung der letzteren, wo überwiegende Gründe hierzu obwalten); die Entscheidung der Frage, ob die bezügliche Bahn Privaten zum Baue und Betriebe überlassen werde, ist in Folge der diesfalls von den Privaten zu stellenden Ansuchen für jeden einzelnen Fall der Allerhöchsten Schlußfassung vorbehalten.

Um diese Allerhöchsten Begünstigungen des Privat-Eisenbahnbaues desto wirksamer und erfolgreicher zu gestalten, wurde in Folge der Allerhöchsten Entschließung ddto. 14. September v. J. mit der Verordnung des Handelsministeriums vom selben Datum eine neue Vorschrift für die Konzessionsertheilung erlassen, welche in Vergleichung mit den früheren diesfälligen gesetzlichen Anordnungen den Privat-Eisenbahn-Unternehmungen besondere Erleichterungen und Vortheile gewährt.

Auf diese Weise wird einerseits der Privatspekulation bei dem Eisenbahnbaue in Oesterreich ein gewinnversprechendes Feld eröffnet, anderseits aber jedes Privatunternehmen dem Dienste der Gesammtinteressen untergeordnet und auf solche Weise das öffentliche Wohl mit den auf Gewinn berechneten Unterneh-

mungen der Einzelnen in volle Uebereinstimmung gebracht (Wiener Zeitung vom 10. November 1854, brünner Nr. 259 ff. aus der Austria).

Um den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, Communikationsmitteln und Bergwerken, so wie auch die einschlägige Industrie im österr. Staate durch Herbeiziehung auswärtiger Geldkräfte thunlichst zu fördern, wurde eine k. k. priv. österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft mit einem Fonde von 200 Millionen franzöf. Franks oder 80 Millionen Gulden Conv. Münze mit der Dauer bis 31. Dezember 1947 concessionirt (a. h. Entschl. 12. Jänner 1855). Unter den ihrem Betriebe überlassenen Staatsbahnen befindet sich auch die nördliche Staatsbahn von Bodenbach bis Brünn und Olmütz (Verordnungsblatt des Handelsminist. vom 19. Jänner 1855, brünner Zeitung 1855 Nr. 52 und 69).

Für den Schutz des Verkehrs auf den Eisenbahnen und für die Erhaltung der bei dem Betriebe nöthigen Ordnung und Sicherheit sorgten die Vorschrift zur Verhütung von Unglücksfällen auf den Staatseisenbahnen an Bergabhängen und in Gebirgsgegenden (Hfzdt. 29. August 1844 Z. 23.449, Gubcirc. 15. September 1844 Z. 38.884), das Polizeigesetz für Eisenbahnen (a. h. Entschl. 30. Jänner, Hfzdt. 6. März 1847 Z. 5805, Gubcirc. 15. März 1847 Z. 11410), die Instruktion für die Commission, welche mit Dampfkraft zu betreibende Privateisenbahnen vor der Eröffnung zu untersuchen hat (Hfzdt. 19. April 1848 Z. 11.842), die Aufstellung eigener Ministerial-Commissäre zur Ueberwachung der Sicherheit und Regelmäßigkeit des Betriebes auf den Eisenbahnen (a. h. Entschl. 28. Februar, Mstdt. 18 März 1849, Reichsgesetzblatt Nr. 173), die mit der kais. Verordnung vom 16. November 1851 (Nr. 1 des Reichsgesetzbl. von 1852) erlassene Eisenbahn-Betriebs-Ordnung für alle Kronländer, die Bestimmungen über Haftung und Versicherung beim Sachentransporte auf den Staatsbahnen vom J. 1852 u. m. a.

B. Die Eisenbahnen in Mähren und Oesterreichisch-Schlesien*).

Von den bisher ausgebauten und benützten Eisenbahnen kommen auf Mähren 60, auf Schlesien 2, zusammen 62 Meilen, nämlich a) auf der Ferdinands-Nordbahn von Lundenburg nach Prerau 14, von da nach Oderberg 12½, von da bis an die preußische Gränze ½, zusammen 27 Meilen,

*) Jurende's mähr. Wanderer 1839 S. 314 — 6, 1840 S. 364 — 8, 1841 S. 316 — 9, 1842 S. 363 — 71, 1844 S. 315 — 21, 1845 S. 171 — 5, 1846 S. 76 — 87, S. 351 — 60, 1848 S. 324; Moravia 1838 Nr. 30, 1839 Nr. 143, 1845 Nr. 101 — 104, 1841 S. 280, 284, 288, 325, 329, 335, 363, 367; Austria 1842 S. 253 — 266; das österr. Eisenbahnwesen, in der Revue österr. Zustände, Leipzig 1842,

dann die Flügelbahnen von Prerau nach Olmütz mit 3 und von Lundenburg nach Brünn mit 9, im Ganzen daher 39 Meilen; b) auf der nördlichen Staatsbahn von Brünn bis Böhmisch-Trübau 12 und von da nach Olmütz 11, zusammen 23 Meilen, von den in Bau begriffenen bei 15 Meilen.

I. Die a. h. privilegirte Ferdinands-Nordbahn.

Die erste Locomotivbahn, welche im österr. Staate angelegt wurde, nämlich die k. k. privilegirte Kaiser Ferdinands-Nordbahn führte in die Gefilde Mährens. Ihren Bau regte Professor F. Riepl schon 1830 an. Das Wechselhaus S. M. von Rothschild und beziehungsweise eine Privat-Aktien-Gesellschaft erwirkte für die projektirte Eisenbahn zwischen Wien und Bochnia mit den Nebenbahnen nach Brünn, Olmütz, Troppau, Bielitz und Biala, dann zu den Salzmagazinen in Dwory, Wiliczka und Bochnia ein ausschließendes Privilegium vom 4. März 1836 auf 50 Jahre (a. h. Entschluß 31. November 1835 und 22. Februar 1836, Kundmachung des m. s. Gubern. vom 17. März 1836 Z. 10.420). Der Bau begann im Jahre 1837. Die Ausführung der Bahn von Lundenburg bis Brünn wurde dem Ober-Ingenieur Ghega übertragen. Den Unterbau von Lundenburg bis zur gerspitzer Brücke übernahm Felice Tallachini um 516.919 fl., von da bis Brünn die Gebrüder Klein um 52.500 fl. Der Bau der Bahn von Wien bis Brünn (auf 4 Millionen oder 200.000 fl. für Eine Meile präliminirt) ging so rasch und war schon im Jahre 1837 so weit vollendet, daß, nach Vervollständigung der Wagenburg und Einübung des Betriebspersonals, die Strecke von Wien bis Wagram (2·5 Meilen) am 6. Jänner 1838 und bis Gänserndorf (1·5 Meilen) am 16. April desselben Jahres für den Verkehr eröffnet werden konnte. Im Jahre 1839 ward der Betrieb weiter ausgedehnt und zwar am 9. Mai von Gänserndorf bis Dürnkrut (3 Meilen), am 6. Juni bis Lundenburg (4 Meilen) und am 7. Juli bis Brünn (9 Meilen), dem einen Endpunkte dieser

---

1. B. S.147 — 177; daselbst S. 226 — 241 über Oesterreichs (Donau-) Dampfschifffahrt, Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Bestimmungen für den Personen- und Waaren-Transport, Fahrordnung und Verbindungsfahrten, mit Karte (Wien 1843).

Die Ferdinands-Nordbahn, bei Rohrmann in Wien, 1. Sektion Wien-Brünn, 2. Sektion Lundenburg-Olmütz, 3. Sektion Olmütz-Prag.

Die Eisenbahnen Deutschlands, statistisch geschichtliche Darstellung vom Freiherrn von Reden, Berlin 1843 — 7, 12 Abtheilungen (1. Abtheilung 1. Abschnitt: Allgemeines, 2. Abschnitt 1. Lieferung: Oesterreich).

Beschreibende und malerische Darstellung der k. k. österr. Staatseisenbahn von Olmütz bis Prag, von Förster und Demarteau (Beschreibung, 40 Ansichten und Atlas). Wien 1845.

Bahn*). Die Strecke von Brünn bis Raigern von 6310 Klaftern war schon am 15. Dezember 1838 eröffnet worden. Im Jahre 1841 erlangte die Nordbahn jene Ausdehnung, welche den ihrer Beziehung entsprechenden Charakter als Hauptstamm aller von Wien nordwärts gerichteten Eisenbahnverbindungen

*) Wir fügen die Schilderung einer Feier bei, welche in der Geschichte des Verkehrswesens einen großen Abschnitt machte: Die Eröffnungsfahrt der ganzen Strecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn von Wien bis Brünn geschah am 7. Juli 1839. Es ist dieß ein Tag, der den Bewohnern Brünns und Mährens, den angekommenen Reisenden, Tausenden unvergeßlich bleibt; ein denkwürdiger Tag, der in der Geschichte des Friedens als Siegestag steht! Man beging eine Feier, wie sie dem 19. Jahrhundert zusteht, eine Huldigung dem Genie in seinen Werken. — Schon am frühen Morgen zogen Scharen der Bewohner Brünns und der Umgegend in freudiger Bewegung aus und besetzten die Zugänge zum Bahnhofe, die Basteien, den Franzensberg, jede Anhöhe, jeden Garten, der einen Ueberblick bot, und längs der Bahn in weiter Strecke jede nur etwas günstige Stelle, die eine Ansicht gönnte. Im Bahnhofe selbst hatten sich die Honoratioren der Stadt eingefunden, und das bewaffnete Bürger-Corps in Spalier aufgestellt, während auf dem Franzensberge die Musik des k. k. Infanterie-Regiments Mihalievits beliebte Musikstücke vortrug. Einen imposanntern, festlichern, malerischern Anblick hatte man nie gesehen, als diese Gruppen und Züge Tausender von Menschen auf einem Terrain, das ein durch die Mannichfaltigkeit der Umgebung und das sommerfrische Grün der Gärten und Felder belebtes, staffelartig aufgestelltes Gemälde bot. Als gegen halb eilf Uhr Signalschüsse die Ankunft des ersten Trains verkündeten, und man nun das rauchende Locomotiv mit langem Wagenzuge im schnellen Fluge erblickte; als dieses, festlich bekränzt, mit wehenden Flaggen, zum schönen Viadukt kam, und in langsamerem, gleichsam majestätischen Gange sich immer näher bewegte; als jetzt jauchzende Stimmen der Gäste, die man erwartet, erschollen, und wehende Tücher die Zuschauer begrüßten; als die im Bahnhofe aufgestellte Musik-Kapelle des Bürger-Corps und die Musik des k. k. Infanterie-Regiments Prinz Friedrich den freudigen Zuruf erwiederte: wer war da nicht tief und im Innersten bewegt; wem glänzte nicht in der Brust bei diesem Akte der Einigung und Humanität das heitere, helle Blau des Tages; wer begriff nicht die hohe Bedeutung dieser Feier und die Kühnheit und Kraft, welche die Wissenschaft erlangte und wieder bietet? — In kurzem Zwischenraum erschien am Horizont ein zweiter Train, dann ein dritter, ein vierter; die Locomotiven: „Bruna," „Herkules," „Gigant" und „Bucephalus" hatten 38 Waggons mit Windesschnelle in 4¹/₄ Stunde aus der Kaiserstadt geführt, und bald belebten die 1125 Gäste, die sie gebracht, die öffentlichen Plätze und Promenaden Brünns. Mit Wohlgefallen konnte man den tiefen Eindruck wahrnehmen, den die freundliche Stadt in ihnen hervorrief, und der herrliche Franzensberg mit seiner weiten Uebersicht einer freundlichen, mit anmuthigen Hügeln begrenzten Ebene, welche die Vorfahren nicht mit Unrecht das Paradies (rag) nannten, und die nun wieder, als wollte sie für immer den Naturreiz mit dem Fortschritt der Kultur einen, die eiserne Bahn sich als neuen Schmuck zugelegt. — Die Kommunität der Stadt Brünn hatte in dem sehr geschmackvoll dekorirten k. städtischen Redoutensaale ein Festmahl angeordnet, an dem Se. Excellenz der allverehrte Herr Landesgouverneur, Graf v. Ugarte, mehrere hohe Staatsbeamte, der k. k. Rath und Bürgermeister der k. Hauptstadt, Herr J. Ritschel, als Repräsentant der festgebenden Kommune, die Herren Direktoren der Bahn ꝛc. Theil nahmen. Bei der Abfahrt, um 4¹/₂ Uhr Nach-

vollständig ausprägte; die Hauptbahn erhielt in diesem Jahre eine Verlängerung von Lundenburg bis Hradisch (8 Meilen) am 1. Mai, bis Prerau (6 Meilen) am 1. September, wozu noch die Vollendung der Flügelbahnen von Floridsdorf bis Stockerau (3 Meilen) am 26. Juni und von Prerau bis Olmütz (3 M.) am 17. Oktober kam. Die Eröffnung der Strecke von Prerau bis Leipnik (2 M.) an die Staatsstrasse nach Galizien erfolgte am 15. August 1842 und von da bis Oderberg (10·5 M.) an die preuß. Gränze gegen Breslau am 1. Mai 1847. Durch die Vollendung der annaberger Flügelbahn bei Oderberg (1/2 M.) im Jahre 1848 (nicht als Bestandtheil der Nordbahn durch Ausdehnung des Privilegiums, sondern in Folge a. h. Entschl. vom 13. März 1847 nach den gesetzlichen Bestimmungen für Privat-Eisenbahnen) trat die Nordbahn mit der preuß. Wilhelmsbahn in unmittelbare Verbindung und es war von 1837 — 1848 ein Schienenweg hergestellt, welcher sich von den Ufern der Donau bis an die Gestade der Nordsee erstreckt.

Die Hauptbahn zieht im March- und Beczwa-Thale beinahe eben oder in Folge der Herstellung von Aufdämmungen, Einschnitten und Viadukten abwechselnd sanft steigend und fallend bis Weißkirchen, übersetzt daselbst die Wasserscheide zwischen dem Donau- und Elbegebiete und führt im Oderthale bis Oderberg.

Als Hauptgegenstände des Baues ergaben sich: 1) die Uebersetzung des 2400 Klafter breiten Donaugebietes und zweier Donauarme mittelst zweier, zusammen 315 Klafter langen Brücken, 2) der starke Einschnitt bei Gänserndorf und die lange, fast 24 Fuß hohe Aufdämmung im weikendorfer Thale, 3) die Aufdämmung hinter Mannersdorf bis Dürnkrut in einer Länge von 5.000 Klaftern, nebst Versicherung gegen die Hochwässer und zweimalige Durchschneidung der March auf eine Länge von 1.100 Klaftern, 4) die Uebersetzung des Thaya-Inundationsthales mit hohen Dämmen und 8 steinernen Brücken mit 15 Oeffnungen, 5) die Uebersetzung des bernhartsthaler Teiches mit 35 Fuß hohen

---

mittags, die wieder in vier Trains statt fand, und an welcher Fahrt Se. Excellenz der Landesgouverneur und mehrere Honoratioren Brünns Theil nahmen, hatten sich gleichfalls Tausende von Menschen eingefunden, die in freudiger Stimmung die Maschinen über die Ebene rollen sahen. Die herzlichsten, innigsten Wünsche folgten ihnen, und das Gemüth erhob sich bittend, daß der Tag ein Tag des Segens sei. Mit um desto tieferem Schmerze mußte man den Unfall vernehmen, der wie ein düsterer Schlagschatten durch die freudige Landschaft dieses Festes fiel. Mit Blitzesschnelle hatte sich am Abend der Bericht über den Unfall verbreitet, der dadurch herbeigeführt wurde, daß im Bahnhofe von Branowitz der dritte Train an den zweiten anstieß, wobei 5 Personen bedeutend und mehrere leicht verwundet wurden. Doch wir können mit fester Zuversicht erwarten, daß bei der Wachsamkeit unserer hohen Staatsverwaltung und der Direktion der Gesellschaft dieser Unfall eine vorübereilende Wolke am freundlichen Horizont sein wird, und daß uns das „Ereigniß," das sich vor unsern Augen entwickelte, Wohlfahrt und Segen bringen wird! (Moravia 1839 Nr. 143, Mähr. Wanderer 1840 S. 367).

Dämmen, 6) die Uebersetzung des Thayaflusses bei Lundenburg, wo er in der größten Verwilderung fließt, mit mehreren größtentheils mit hölzernen Brücken in einer Lichtenweite von 350 Klaftern, worunter 3 größere hölzerne von 24, 40 und 48 Klaftern Lichtenweite.

In der Fortsetzung der Hauptbahn mußten bei Birnbaum bedeutende Aufdämmungen, bei Neudorf große und in der Erhaltung kostspielige Einschnitte gemacht werden. Die March übersetzt bei Napagedl eine Brücke von 47 Klaftern Lichtenweite.

Am 1. Mai 1847 fand die Eröffnung der 12½ Meilen langen Bahnstrecke von Leipnik bis Oderberg Statt, wodurch der Anschluß an die preußische Friedrich-Wilhelmsbahn und die Verbindung von Wien bis an die Obergränze in einer Länge von 37½ Meilen bewirkt wurde. Diese, das sogenannte Kuhländchen durchschneidende Bahnstrecke hatte durch ihre örtliche Lage und Bodenbeschaffenheit der technischen Kunst tausendfältige Hindernisse und Schwierigkeiten entgegengestellt, welche in großartiger Weise besiegt wurden. Den Beweis hierfür liefern die an der Wasserscheide bei Daub und Bölten ausgeführten, so wie überhaupt, die in einer Länge von 2500 Klaftern zwischen Leipnik und Weißkirchen fast ununterbrochen fortlaufenden Durchschnitte; der daselbst in Stein ausgeführte lange Tunnel und die Viadukte; die 120 Klafter lange, zu beiden Seiten mit 20 Klft. langen Durchlaßbrücken versehene, sohin eigentlich 160 Klft. lange Oderbrücke bei Ostrau (Schönbrunn) und die 80 Klft. lange Ostrawitza-Brücke bei Přiwos (Ostrau). (Brünner Zeitung 1847 Nr. 134.) Der noch verbliebene Intervall bei Oderberg von einer halben Meile gelangte nach dem Baue der großen Oderbrücke daselbst 1848 zur Vollendung.

Auf der Flügelbahn von Lundenburg bis Brünn von 7³⁸¹⁰/₄₀₀₀ Meilen Länge machen sich insbesondere bemerkbar: 7) der 2.500 Klafter lange und 28 Fuß hohe Damm, dann 1000 Klafter lange Einschnitt bei Rakwitz, welche große Arbeit nöthig war, weil sonst die Bahn im Ueberschwemmungsgebiete der Thaya mit einem großen Umwege und mit weit beträchtlicheren Kosten hätte in das Schwarzawagebiet geführt werden müssen, 8) die Uebersetzung der Schwarzawa bei Pausram mit einer 8 Klafter weiten steinernen Brücke über den Mühlbach und 2 Brücken bei Branowitz über die Schwarzawa und Rziczka zusammen im Lichten von 47 Klaftern mit steinernen Pfeilern, 9) der Viadukt über den laaʒer Bach von 17 Klaftern, 10) der Viadukt im Orte Raigern mit 14 Oeffnungen von 43 Klaftern und weiter unterhalb mit 3 Oeffnungen von 13 Klaftern und einem 36 Fuß hohen Damme, endlich 11) die steinerne Brücke über die Schwarzawa bei Brünn mit 5 Oeffnungen von 31 Klaftern, und in Verbindung damit der Viadukt mit 72 Oeffnungen von 346 Klaftern und die Brücke über den Schwarzawa-Mühlgraben mit 3 Oeffnungen von 16 Klaftern.

Auf der Flügelbahn von Prerau bis Olmütz von 3 Meilen Länge in durchaus ebenem Terrain bilden die Brücken über die Beczwa, dann über die March und Wisternitz bei Olmütz die Haupt-Objekte.

Der Unterbau sowohl der Haupt- als der Flügelbahnen ist in Mähren und Schlesien nur auf ein Geleise hergestellt, welches eine Spurweite von 4 Schuh 6½ Zoll hat. Die Dämme sind nur aus Erde gemacht und die Seitenböschungen mit Wasen verkleidet, theils mit Grassamen besäet. Mit Baumpflanzungen wurde erst hie und da begonnen. Der Oberbau enthält eichene Sleeper, gußeiserne Schienenstühle und aus Schmiedeeisen gewalzte Eisenschienen. Die Bahn ist mit feinem Fluß- und Grubenschotter ausgefüllt. Für die mit der unmittelbaren Aufsicht beauftragten Bahnwächter sind knapp an der Bahn nette Wächterhäuser mit Gärtchen erbaut.

Die Tracirung der Nordbahn durch das Marchthal, welches im Lande die geringste Industrie und keine großen Städte besitzt, halten viele für nicht glücklich gewählt und nur durch Rücksichten für die kürzeste Route begründet. Hätte man, wird gesagt, diese Bahn über Brünn und Olmütz geführt, wäre wohl eine längere Hauptbahn nöthig geworden, es würden aber zwei Flügelbahnen erspart, die genannten zwei Hauptstädte mit ihrem großen Verkehre sowohl unter sich, als mit dem Norden und Osten näher verbunden worden sein u. s. w. Auch die Tracirung der Flügelbahn von Lundenburg nach Brünn, ganz durch freies Feld und mit Vermeidung der bedeutenden Städte Nikolsburg und Auspitz, so wie anderer größerer Orte, wird nicht wenig angefochten.

Ein Gegenstand weiterer Bemerkungen ist der Bau des brünner Bahnhofes mitten in der Stadt und mehreren Vorstädten, wodurch nicht nur der erstere, sondern auch der später angebaute Bahnhof der nördlichen Staatsbahn auf eine schwer zu beseitigende Weise beengt wurden und die Stadt um den schönsten Theil ihrer parkartigen Glacis-Anlagen zwischen dem Ferdinands- und Neu-Thore kam. Obwohl damals der Zwittawa-Fluß noch nicht regulirt war und fast jährlich die Gegend überfluthete, hätte dennoch der Bahnhof über demselben in der Nähe der Vorstadt Olmützer-Gasse gebaut werden können; man war aber von den Vortheilen des Baues des Stationsplatzes unmittelbar am neuen Ferdinands-Thore so sehr eingenommen, daß der Kaiser zu diesem Behufe das Glacis und den Stadtgraben überwies und Brünn (die Bürgerschaft) sich verpflichtete, einen Beitrag von 15.000 fl. C. M. zu leisten (Verhandlungen der Generalversammlung der Bahn-Aktionäre 1838).

Die Ferdinands-Nordbahn hat, so weit sie bereits ausgebaut ist, mit Einschluß der Seitenbahnen, eine Länge von 53·4 Meilen (im Betriebe mit 58 M. angenommen), wovon auf die Hauptbahn von Wien über Lundenburg und Prerau bis hinter Oderberg an die preuß. Gränze 36·93 österr. (im Betriebe mit 38 österr. Meilen angenommen), auf die Flügelbahn von Lundenburg nach Brünn 7·94 (im Betriebe 9, von Wien nach Brünn 20), von Prerau nach Olmütz 3·03 (im Betriebe 3) österr. Meilen entfallen*).

---

*) Nach den Mitthl. a. d. Geb. d. Stat. 1. S. 51 hat die Hauptbahn von Wien nach Oderberg eine Länge von 37½ österr. Meilen (Wien — Floridsdorf 1, Floridsdorf — Gän-

Die Baukosten der Hauptbahn nebst den Seitenlinien nach Brünn (die einfache Bahn von Wien bis Brünn kostete bis 1840: 5.379.115 fl.) und Olmütz beliefen sich zu Ende 1850 auf 19.680.664 fl. (393.613 fl. für die Meile), die Einrichtungskosten, mit Einrechnung der aus dem Baufonde während des Baues der Bahn bezahlten Interessen von 1.604.978 fl. und der zur Schuldentilgung hinterlegten Beträge, auf 26.526.166 fl. (Mittheilungen aus dem Geb. der Stat. I. 53, II. 84 — 85).

Die Unternehmung besaß zu Ende 1850: 96 größtentheils in Belgien, Amerika und England verfertigte Locomotive von 4.285 Pferdekraft. In 24.944 Fahrten wurden 181.172 Meilen (auf der Hauptbahn mit den genannten Seitenlinien 20.571 F. mit 164.160 M.) zurückgelegt. Hierzu wurden 633 Ct. Schwarz-, 7.090 Ct. Braunkohlen, 40.829 Ct. Cokes und 52.467 Klafter 30-zölliges Brennholz (zu andern Zwecken noch 2.135 Kl.) verbraucht. Die Wagenburg bestand Ende 1850 in 1 Hof-, 3 Salon-, 247 Personen- und 1.646 Lastwagen, welche zusammen 2.632.391 fl. kosteten.

Die Beförderung von Personen stieg von 1838 mit 190.642, 1839 mit 273.055, 1842 mit 618.495 auf 659.247 im J. 1845, 744.397 im J. 1849 und 1.096.668 (nebst 281.535 Mann Militär) im Jahre 1850 (davon ohne Militär 635.770 auf der Hauptbahn) und betrug seit dem Betriebe bis dahin über 8 Millionen Personen.

Im Jahre 1850 wurden in Wien 322.056, in Olmütz 129.036, in Stockerau 115.608, in Brünn 83.445, in Neudorf (an der March in Ungarn) 70.144, in Lundenburg 27.829, in Oderberg 22.630, in Prerau 21.059 u. s. w. aufgenommen. Zwischen Wien und Stockerau fuhren (hin und her) 194.290, zwischen Wien und Olmütz 97.686, zwischen Wien und Brünn 71.487, zwischen Wien und Oderberg 17.538, zwischen Floridsdorf und Brünn 13.886, zwischen Olmütz und Hullein 11.008, zwischen Gänsernndorf und Brünn 10.758, zwischen Olmütz und Prerau 10.461 Personen u. s. w.

Der Waarentransport stieg von 534.237 Ct. im J. 1840 auf 1.317.004 im Jahre 1842, 2.186.833 Ct. im Jahre 1845 und 5.659.111 Ct. im Jahre 1850 (ohne die für eigene Regie transportirten Betriebsmaterialien von 714.412 Ct.), wovon 5.511.737 Ct. auf die Haupt- und 147.374 Ct. auf die stockerauer Bahn kamen (auf der marchecker war 1850 noch kein Waaren-Transport). Seit 1840 — 1850 beförderte die Nordbahn 29.263.497 Ct. Waaren.

In Wien wurden im Jahre 1850: 1.176.680, in Brünn 774.133, in Hruschau 578.486, in Olmütz 487.360, in Göding 262.621, in Lundenburg 261.893,

---

sernndorf 3, Gänsernndorf — Lundenburg 7, Lundenburg — Prerau 14, Prerau — Oderberg 12 1/2), die Flügelbahnen aber haben eine Länge von 17 Meilen (Flor. — Stockerau 2, Gäns. — Marchegg 2 1/2, Lundenb. — Brünn 9, Prerau — Olmütz 3, Oderberg — Gränzflügel 1/2), zusammen die Ferd. Nordbahn 54 1/2 österr. Meilen, wovon auf Mähren und Schlesien 50 Meilen entfallen.



in Oderberg 214.583, in Leipnik 201.922, in Bisenz 128.170, in Ostrau 126.550, in Raigern 90.220, in Hradisch 85.391, in Branowitz 79.929, in Hullein 61.080 Ct. Güter u. s. w. aufgenommen.

Von Wien nach Brünn wurden 551.668 Ct., von Brünn nach Wien 496.426, zusammen zwischen beiden Städten 1.048.094 Ct., von Wien nach Hruschau 8.491, von da nach Wien 344.809, zusammen 353.300, von Wien nach Olmütz 107.197, von da nach Wien 118.490, zusammen 225.687 Ct., von Wien nach Oderberg 100.868, von da nach Wien 162.387, zusammen 263.255 Ct., zwischen Wien und Leipnik 197.418, zwischen Wien und Lundenburg 154.284, zwischen Wien und Bisenz 89.582 Ct. Güter verführt u. s. w.

Der Frachtenverkehr von Wien umfaßte im Ganzen 3.310.910 Ct., wovon 1.137.317 Ct. (128.462 Ct. Mehl, 162.185 Ct. Colonial-, Material- und Specereiwaaren, 65.042 Ct. Baumwollwaaren, 54864 Ct. Garne, 237.041 Ct. Militärgüter, 222.247 Retourfrachten) abgingen und 2.173.593 Ct. daselbst ankamen (hiervon 754.763 Ct. Getreide, 257.766 Ct. Metalle und Metallwaaren, 569.220 Ct. Steinkohlen, 62.345 Schlacht- und Stechvieh).

An dem Waarenverkehre nahmen außer Wien den hauptsächlichsten Antheil: Floridsdorf — Brünn mit 238.100 Ct., Olmütz — Ostrau mit 133.700 Ct., Gänserndorf — Hruschau mit 129.300 Ct., Dürnkrut — Göding mit 120.900 Centnern, Floridsdorf — Olmütz mit 115.900 Ct., Floridsdorf — Lundenburg mit 111.700 Ct., Olmütz — Oderberg mit 93.900 Ct., Olmütz — Leipnik mit 82.500 Ct., Olmütz — Hruschau mit 81.500 Ct., Olmütz — Hradisch mit 62.200 Ct. u. s. w.

Die Gesammt-Einnahme der Nordbahn betrug 1850: 4.449.336 fl. (der Hauptbahn 4.078.667), die Gesammt-Betriebs-Auslagen 2.422.169 fl. (der Hauptbahn 2.254.930 fl.), sonach der Ueberschuß 2.027.167 fl. (der Hauptbahn 1.856.725 fl.*).

Im Jahre 1853 wurden für die Beförderung von 1.468.520 Personen und 12.163.645 Ct. Güter u. s. w. über 7 Mill. Gulden eingenommen und es blieb, nach Abschlag der Auslagen, ein Reinertrag von mehr als 2 Mill. Gulden, welcher, auf die 17.625 Stammaktien vertheilt, bei $16^1/_3$ % gab.

Im Jahre 1854 wurden auf der Ferdinands-Nordbahn 28.779 Fahrten gemacht, 261.413 Meilen zurückgelegt, 1.617.839 Passagiere (einschl. 360.781 Militär-Personen) und 15.195.089 Ct. Frachtgüter nebst 1.689.632 Ct. für die eigene Regie befördert, endlich 8.992.823 fl. eingenommen.

Der Bau der neuen Hauptbahnstrecke von Oderberg nach Oswiecim, dann der Flügelbahnen von Schönbrunn nach Troppau (3 Meilen) und von Dziebitz nach Bielitz ($1^3/_4$ Meilen) soll noch heuer vollendet und dieselben sollen schon im September dem Betriebe übergeben werden. Bei der Energie, mit welcher die Staatsverwaltung den Bau von Oswiecim bis

*) Mitthl. a. d. Geb. der Stat. II. H. S. 23 — 37, 84 — 89.

zur krakauer Bahnstation Trzebinia betreibt, ist zu hoffen, daß man noch in diesem Jahre direct (nicht durch Preußen) von Wien bis Krakau und zwar in 13 — 14 Stunden wird gelangen können.

II. Die nördliche Staatseisenbahn.

Die nördliche Staatseisenbahn von Olmütz bis zur Wasserstation in Landskron hinter der mähr. Gränze hat eine Länge von 8 Meilen. Die Bahn führt von Olmütz bis in den neuschlosser Wald in 2 langen geraden Linien, übersetzt bei Morawiczan die March, verläßt bei Hohenstadt die Thalebene und tritt in das böhmisch-mährische Gebirge; hier zieht die Bahn über Hochstein im Thale der Sazawa bis Budigsdorf und übersetzt diesen Fluß bis dahin mit 13 hölzernen und 3 gewölbten Brücken, so wie bei Budigsdorf mit einem großen Viadukte. Hinter diesem Orte überschreitet die Bahn die mährisch-böhmische Gränze kurz vor der Station Landskron. So weit die Bahn den Lauf der March verfolgt, konnten bis Hohenstadt lange gerade Linien, welche durch sanfte Krümmungen von 2.000, 1.000, 800 und 500 Klaftern Halbmesser verbunden sind, angelegt werden, von Hohenstadt bis Budigsdorf aber nur kurze gerade Linien, welche sich mit Krümmungen aus meistens 2 — 300 Radius verbinden. In der Thalfläche von Olmütz bis Littau besteht auf eine Länge von 9639 Klft. eine Totalsteigung von 8·26 Klaftern; die Bahn ist in einer Länge von 1518 Klaftern ganz horizontal und im Uebrigen mit Steigungen zwischen 1: 1.500 und 1: 450 angelegt. Hinter Littau mußte die Bahn durch den neuschlosser Wald, obwohl durch einen bedeutenden Einschnitt gelegt, eine größere Steigung erhalten, welche jedoch $^1/_{250}$ nicht überschreitet. Jenseits dieses Waldes betritt die Bahn abermal die Inundationsfläche der March, bis zum Einfluße der Sazawa bei dem Dorfe Groß-Rasel, von wo sie im Sazawa-Thale bis zur Wasserscheide des Donau- und Elbegebiethes bei dem Dorfe Triebitz hinaufsteigt. Vom neuschlosser Walde bis Hohenstadt in der Länge von 8.700 Klft. hat die Bahn eine Steigung von 7 Klft. und es sind die einzelnen Strecken theils horizontal, theils mit Steigungen wie 1 : 250 bis 1 : 500 erbaut. Von Hohenstadt bis Budigsdorf in der Länge von 7.750 Klft. ergibt sich die größte Steigung mit 1 : 250 für 6050 Klafter, während die übrigen 1.700 Klft. Steigungen von 1 : 300 und 1 : 500 haben und kleinere Strecken davon auch horizontal angelegt sind.

Die bedeutendsten Bauobjekte auf dieser Bahn sind: die Marchbrücke bei Morawiczan am Vereinigungspunkte mit der Trebuwka von 55 Klft. Länge mit 5 Oeffnungen, massiven Stirn- und 4 derlei Mittelpfeilern; die 46 Klft. lange Sazawa-Brücke bei Luppele in schiefer Richtung mit 4 Oeffnungen, jede von 46 Schuhen, welche mit einer hölzernen auf einem Hängewerke liegenden Brückenbahn überspannt sind; der 10·9 Klft. tiefe Einschnitt bei Budigsdorf von

150 Klft. Länge und, zur Verhinderung des Ablösens der lockeren, leicht verwitterbaren Felsmassen, auf 77 Klft. mit Ziegeln überwölbt; endlich der Viadukt bei Budigsdorf von 63 Klft. Länge mit 6 Oeffnungen von je 33′ und 4 Oeffnungen von je 26′ Spannung, welche nach Kreisstücken überwölbt sind.

Der Unterbau für die ganze Bahn und die sämmtlichen Bauobjekte ist für ein Doppelgeleise hergestellt worden, indessen wurde die Eisenbahn vorläufig nur mit einem Geleise belegt. Die Kronbreite der ganzen Bahn beträgt 25 Fuß. Die Böschungen der Dämme und Einschnitte sind bei gewöhnlichem Erdreiche $1^1/_2$-, in lockerem Gesteine $^1/_2$- und im festen Gesteine $^1/_{10}$füßig. Für den Oberbau wurden aus Schmiedeeisen gewalzte hochkantige, auf gußeiserne Stühle gelegte und mit eisernen Keilen verkeilte Schienen angewendet, welche mit ihren Stühlen auf eisernen Schwellern ruhen. Die Spurweite eines Geleises ist gleich mit jenen der Ferdinands-Nordbahn und aller in der österr. Monarchie gebauten Eisenbahnen, nämlich 4 Schuh $6^1/_2$ Zoll.

Stationsplätze bestehen in den Städten Littau, Müglitz und Hohenstadt, mit Zwischen-Stationen in Stefanau, Lukawetz, Hochstein und Budigsdorf. Für die Bahnwächter sind Wächterhäuser erbaut und auf jedem Stationsplatze befinden sich 2 Wohnungen für Bahnhofwächter.

Die Staatsbahn von Olmütz nach Prag gehört zu den merkwürdigsten. Es ist die großartige Ausführung trotz so mannichfachen Hindernissen besonders hervorzuheben, noch mehr der kühne Schwung derselben über die große Wasserscheide von Mitteleuropa, über das mährisch-böhmische Grenzgebirge. Der Bau der k. k. nördlichen Staatsbahn wurde rasch begonnen; binnen dem ersten Jahre wurden 30 Meilen in der Richtung von Prag nach Olmütz und $2^1/_4$ Meilen von Brünn gegen Prag in Angriff genommen. Die Leitung des Baues führten die Gebrüder Klein. Der Unterbau von Olmütz bis Prag, in einer Länge von 34 Meilen, wurde um einen akkordirten Betrag von beinahe 7 Millionen im Oktober 1842 begonnen, und die Strecke von Olmütz bis Tribau im Jahre 1843 zu Stande gebracht, worauf der Oberbau sogleich fortgesetzt, im Jahre 1844 bis Pardubitz vollendet, und im Jahre 1845 bis Prag zu Ende gebracht wurde. Die ganze Strecke von Olmütz bis Prag hat 165 Brücken größerer Art von 3 bis 50 Klafter Oeffnung, theils gewölbt, theils mit Holzüberlage, 170 kleinere von 1 — 3 Klafter Spannweite. Von Olmütz bis Hohenstadt geht die Bahn ganz durch ebenes Land; die Stationen Schwarzbach, Müglitz und Hohenstadt sind bald erreicht, aber je mehr man sich der böhmischen Grenze näherte, mit desto größeren Schwierigkeiten mußte man kämpfen, und von Hohenstadt bis Chotzen mußte sich die Bahn gleichsam Schritt vor Schritt durchkämpfen. Hier fangen die großartigen Erdarbeiten an; hier sieht man die Tunnels Chotzen und Triebitz. Der Tunnel bei Chotzen ist in einer Länge von 160 Klaftern durchgehends in Felsen gesprengt; die Natur selbst schien der regsten Thätigkeit Schranken zu setzen: ein vorgeschobener mächtiger Bergrücken sperrte gleichsam den Eintritt in das Thal der stillen Adler, aber Hammer und

Spaten überwand ihren Widerstand. Der zweite Tunnel bei Triebitz hat 260 Klafter Länge und durchschneidet ein mächtiges Lager von schlüpfrigem blauem Talg; nur durch den Aufwand von 1 Million 200.000 Kubikfuß Quadersteinen, und durch gänzlich gemauerte Widerlagen konnte der Durchgang gesichert werden. Dieser Tunnel geht durch die Wasserscheide. Zahlreiche Brücken, ausgeebnete Schluchten, riesenmäßige Einschnitte wechseln rasch; halbe Dörfer mußten in den engen Schluchten der Bahn weichen. Merkwürdig sind noch die Felsensprengung bei Elbeteinitz, die dortigen, elegant ausgeführten Viadukte und das neu gegrabene Bett der Elbe, die Absprengungen und Stützmauern bei Neu-Kollin, der Viadukt bei Auwal, großartig, sehenswerth, aus Quadern erbaut in einer Höhe von 7 — 8 Klaftern, und einer Länge von 71 Klaftern in 9 Bogen von je 5 Klaftr., dann die Arbeiten an den steilen Abhängen des Žižkaberges und der Bahnhof bei Prag. Letzterer enthält 8 Thore; in ihn münden sich die wien-prager und auch die dresden-prager Bahn; beide werden durch einen Viadukt von 500 Klft. Länge verbunden. — Die k. k. Staatsbahn von Olmütz nach Prag geht in ihrem Laufe an vielen merkwürdigen Orten, entweder ganz nahe oder doch in unbeträchtlicher Entfernung vorbei, und zwar in Mähren: an Kloster-Hradisch, Neuschloß, Daubrawic, M ü g l i t z, H o h e n s t a d t, Tatenic, Triebendorf, B u d i g s d o r f, L a n d s k r o n, Triebitz (durch den Tunnel von nun an berühmt in der Baukunst), Böhmisch-Tribau, Brandeis, Chotzen (ebenfalls durch seinen Tunnel von nun an denkwürdig), Hohenmaut, Opočno, Pardubic, Elbeteinitz, Neu-Kollin, Böhmisch-Brod, ꝛc. In der Nähe der Bahn liegen: Schwarzkostelez (5/4 Meilen), K a u ř i m (6/4 M.), Nimburg (6/4 M.), Poděbrad (1/8 M.), Kuttenberg (3/4 M.), Časlau (7/4 M.), Neuhof (1/2 M.), Heřmanměstec (5/4 M.), Chrudim (1/4 M.), Königgrätz (2 1/4 Meilen), Leitomischel (1 1/3 M.), Mährisch-Triebau 1 1/2 M.), Aussee (3/4 M.), Mähr. Neustadt (3/4 M.), Sternberg (1 1/4 M.), Littau (1/3 M.).

Die feierliche Eröffnung der k. k. Staatsbahn von Olmütz nach Prag, welche früher schon häufig durch das Bahnpersonale in Geschäften der Bahn befahren wurde, fand am 20. August 1845 statt. Zu dieser war Se. k. k. Hoheit Erzherzog Franz Carl eigens im Auftrage und als Stellvertreter Sr. Majestät des Kaisers, wie auch Se. k. k. Hoheit Erzherzog Joseph, Palatin von Ungarn, erschienen. Die Lokomotive: „Böhmen," „Prag" und „Olmütz", letztere zwei dem Zuge vorgespannt, befuhren die Bahn am Eröffnungstage, und brachten den Eröffnungstrain wieder nach Olmütz zurück. Am 1. September ward die Bahn auch für Reisende eröffnet. (Ueber die hierbei stattgehabten Feierlichkeiten und das damit vereinte Volksfest S. die Moravia 1845 N. 101 ff).

Auch die B a h n s t r e c k e v o n B r ü n n b i s S c h i r m d o r f (Triebitz), fast 12 Meilen lang, gehört durch ihre Bauwerke zu den merkwürdigsten Bahnen in Europa und gab ein Zeugniß von Oesterreichs Macht, Intelligenz und Ausdauer zu einer Zeit, wo die Wunder des Bahnbaues über den Sömmering die ungläubige Welt noch nicht mit Staunen erfüllt hatten. Diese Bahn ist bestimmt,

Wien mit Prag über Brünn, den Süden mit dem Norden Europas auf einem kürzeren Wege als über Olmütz zu verbinden. Aufdämmungen, Durchschnitte, Brücken, der große Tunnel bei Bonau in Böhmen in der Nähe des mährischen Städtchens Brüsau u. s. w. würden schon diese Bahn zu einer ausgezeichneten machen; die großartigen Arbeiten aber auf der 4 Meilen langen Strecke von Brünn bis Blansko erheben sie zu einer der vorzüglichsten und kühnsten in Europa, wenn es auch nicht unwahrscheinlich ist, daß die erst in neuester Zeit gewonnenen Erfahrungen den Bau minder schwierig und kostspielig gemacht hätten. Die Bahn wurde zwar größtentheils, nämlich bis Brüsau, in dem schönen Thale längs des Zwittawaflusses geführt, der Bau hatte aber sowohl hier, als sodann bei Ersteigung der Höhe mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen und wurde deshalb sehr kostspielig. Noch grösseres Interesse als die Anschauung des Vollendeten, gewährte jene des allmäligen Entstehens des großen Werkes nie gesehener Art. Wir ziehen es daher vor, eine Schilderung folgen zu lassen, welche die Eindrücke lebendig abspiegelt, die so mächtig ergriffen. „Sowohl der von Brünn, als auch der von Olmütz nach Prag führende Theil der k. k. Staatsbahn gehören sowohl in ihrem Baue, wie in der gesammten Anlage zu den vorzüglichsten Werken der Neuzeit. Insbesondere ist die Umgebung Brünns Zeuge von Arbeiten und Anstrengungen, die unstreitig zu den großartigsten und kühnsten gehören, die jetzt in Europa vollführt werden. In dem engen, tiefen Thale, durch welches die Zwittawa in zahllosen Windungen strömt, wo reizende Wald- und Felsenpartien mit mannichfach geformten Bergen abwechseln, wiederhallt der Donner vom Krachen der gesprengten Felsen; man baut an einer Bahn, auf der man mit der Schnelligkeit des Windes Böhmens herrlicher Hauptstadt zueilen wird. Zwischen den Felsen, an dem wildromantischen Bette der Zwittawa, ja in ihm selbst, soll der mächtige Dampf eine Strasse finden, um Brünn und Prag auf dem kürzesten Wege zu verbinden. — Aus dem Innern der Stadt Brünn wird sich die Bahn auf ziemlich gerader Fläche ziehen, und, Obrowitz und Maloměřic umgehend, gegen Obřan zuwenden. An der Zwittawa macht sie einen großen Bogen, und geht am linken Ufer des Flusses bis zum Eingange in den Fürstenweg, einem auf des jetzt regierenden Fürsten von Liechtenstein Befehl in Felswänden gesprengten schmalen Wege zur Erleichterung des Holztransportes der Herrschaft Pozořic. Hier haben die Arbeiten an der Bahn im Jahre 1844 begonnen und schreiten rasch vorwärts. Besonders merkwürdig sind die vielen Durchgrabungen, die Tunnels und die vielen Brücken. Der größte Tunnel ist der bei der Burg Nowyhrad, an dem jetzt (Anfang September 1845) an beiden Seiten, von der Seite gegen Brünn und gegen Blansko zu, emsig gearbeitet wird. Bereits sind die Arbeiten in das Innere des Bergrückens, den die Burg Nowyhrad krönt, von beiden Seiten so weit vorgerückt, daß sich die Arbeiter gegenseitig bei ihrem mühevollen Sprengen des Gesteines vernehmen sollen. Es gibt auf dieser Strecke — zwischen Brünn und Blansko — 10 Tunnels, deren Räumlichkeit und Größe, so wie die Geschwindigkeit,

mit welcher sie mit dem Dampfwagen durchfahren werden, wir nachstehend angeben.

Tunnels	Länge in Klaftern	Höhe in Fuß	Breite in Fuß	Fahrzeit bei voller Geschwindigkeit	Fahrzeit gemäßigt
				Sekunden	Sekunden
Nro. 1	30	20	24	6	12
— 2	87	20	24	$14^1/_2$	29
— 3	130	20	24	26	52
— 4	120	20	24	24	48
— 5	40	20	24	8	16
— 6	38	20	24	$7^3/_5$	$15^1/_5$
— 7	75	20	24	15	30
— 8	224	24	24	$44^4/_5$	$89^3/_5$
— 9	120	20	24	24	48
— 10	45	20	24	9	18

Von vielem Interesse sind die großartigen Arbeiten, die an verschiedenen Punkten der eben bezeichneten Linie geschehen. Zu den vielen Felsen-Sprengungen hat der Bauunternehmer dieser Strecke, Herr Talachini, Italiener und Krainer berufen, die mit dem emsigen Mährer (auch einige Čechen und Deutsche sind da beschäftigt) die staunenswerthen Arbeiten ausführen. Mit größter Gewandtheit verfahren die Italiener bei den Felsen-Sprengungen; man sieht sie vertheilt in der Höhe in kühner Haltung und mit großer Anstrengung die Felsenstücke herabrollen, und nur hie und da dient ein Seil zum Anhaltspunkte bei dem gefahrvollen und kühnen Werke; oder man sieht dieselben in der Tiefe des Tunnels das harte Gestein brechen, dieses aushöhlen und die Brandröhre anlegen. Vom Pulverdampfe geschwärzt ist die Tiefe des Tunnels, und der Anblick derselben und der für uns fremdartigen Physiognomien, besonders bei Fackelbeleuchtung zur Nachtzeit, wo die Arbeiten ununterbrochen währen, höchst anziehend. Bei jedem größeren Bau-Objekte sind eine oder mehre Holzhütten, oft im größeren Verhältniß aufgestellt, und diese, die Vorbereitung daselbst zum Mittagmahle, dann die Gruppen der Arbeiter und das Hämmern in den Schmieden, wo fortwährend die bald stumpf gewordenen Werkzeuge geschärft werden, bieten in der Abgeschiedenheit dieses Thales mit seiner reizenden Szenerie einen höchst malerischen Anblick".

Der Bau der Bahn begann schon 1843, ging aber nur langsam vorwärts. Die größten Schwierigkeiten boten die Tunnels. Die Gesammtlänge der 10 in

der Strecke von Brünn bis Blansko, vertheilt auf beiläufig 3 Meilen, beträgt 909 wiener Klafter oder bei 5/22 einer österr. Postmeile; bei voller Geschwindigkeit braucht man 2 Minuten 58⁹/₁₀ Sekunden, bei gemäßigter Fahrt 5 Minuten 57⁴/₅ Sekunden, um sie zu passiren. Der größte Tunnel in dieser Strecke, von 224 Klaftern Länge, wurde durch den harten Stein des hohen Berges gebrochen, dessen Gipfel die Burg Nowyhrad krönt; nach jahrelangen Mühen kam diese ausgemauerte Riesenhöhle im August 1847 zu Stande. Diese Tunnels, wie überhaupt alle Bauwerke dieser Bahnstrecke, sind unter der Leitung des Bauunternehmers Talachini größtentheils von italienischen Arbeitern auf das Solideste, mit echtem Kunstsinne möchte man sagen, ausgeführt worden; es sind wahre Wunderwerke der Zeit, welche das Erstaunen unserer Voraltern in höherem Maße erregt hätten, als dies in einem Zeitalter möglich ist, das nach allen Seiten hin die volle Herrschaft des Menschen über den todten Stoff in hundertfachen schnellen Siegen verkündet.

Die Bahn durchzieht einen der schönsten Theile des Landes; das Adamsthal mit seinen Eisenwerken und großartigen Höhlen, die Burg Nowyhrad, die berühmten salm'schen Industrie-Anstalten in Blansko, das schöne Ernst- und Punkwa-Thal, der schauerliche Erdfall Macocha, die Schlösser Raitz, Boskowitz und Lettowitz mit ihren anmuthigen Umgebungen und ausgezeichneten Fabriken, die gewerbreichen Städte Brüsau und Zwittau u. m. a. bilden einen herrlichen Kranz der Natur und Kunst (Mähr. Wanderer 1845 S. 171 mit einer Karte der Umgegend Brünns, 1848 S. 324 mit einer Steinzeichnung von Clement über die 10 Tunnels; m. s. Hausfreund f. 1846 mit einer Karte der Bahn von Olmütz nach Prag).

Die Eröffnung der Eisenbahn von Brünn über Triebitz nach Prag ging am 1. Jänner 1849 vor sich (brünner Zeitung 1849 Nr. 2).

Der Betrieb der nördlichen Staatsbahn war seit ihrer Eröffnung im Jahre 1845 an die Nordbahn-Verwaltung verpachtet gewesen. Vom 1. Mai 1850 übernahm der Staat den Betrieb wieder in eigene Verwaltung unter einer in Prag bestellten Direktion, bis derselbe 1855 an die öster. Eisenbahn-Gesellschaft überging. Vom 1. Mai 1850 bis Ende Oktober 1850 umfaßte er ohne Militärtransporte 501.551 Personen und 1.954.964 Ct. gewöhnliche Fracht*), einschließlich des Militärs und der Aerarialgüter (578.241 Ct.) aber 539.574 Personen uud 2.533.205 Ct.

In Prag wurden 128.755, in Brünn 59.430, in Olmütz 16.166, in Hohenstadt 12.238, in Blansko 10.302, in Adamsthal 10.186, in Zwittau 9.555, in Böhm. Trübau 8.985 Personen aufgenommen u. s. w. Zwischen Brünn und Prag fuhren 30.026 Personen. In Prag wurden 422.847, in Brünn

*) Vom 1. November 1849 bis Ende April 1850 wurden 180.769 Personen und 1,452.086 Centner Frachten befördert.

421.561, in Olmütz 233.245, in Böhm. Trübau 124.190, in Pardubitz 83.756, in Zwittau 72.362, in Kolin 72.090, in Blansko 62.724, in Hohenstadt 56.260, in Podiebrad 52.772, in Müglitz 40.009, in Littau 31.663, in Lettowitz 27.897, in Skalitz 20.476, in Adamsthal 19.289 Ct. Güter aufgegeben. Zwischen Brünn und Prag wurden 335.060 Ct. (164.368 Ct. nach und 170.692 Ct. von Prag), zwischen Olmütz und Prag 97.610 Ct. (52.886 Ct. von und 44.724 Ct. nach Prag), zwischen Brünn und Olmütz 20.586 Ct. verführt u. s. w.

Seit Eröffnung der Strecke von Olmütz nach Prag wurden auf der nördlichen Staatsbahn transportirt:

	Personen.	Frachten.
vom 1. September 1845 bis Ende Oktober 1845:	46.983,	
„ 1. November 1845 „ „ „ 1846:	352.318,	1.157.671 Ct.,
„ 1. „ 1846 „ „ „ 1847:	386.692,	8.356.671 „ *)
„ 1. „ 1847 „ „ „ 1848:	312.354,	1.827.438 „
„ 1. „ 1848 „ „ „ 1849:	320.739,	2.658.479 „
„ 1. „ 1849 „ „ „ 1850:	685.320,	4.231.786 „

Die Personen-Beförderung gab in der 2. Hälfte des Jahres 1850 eine Einnahme von 740.954 fl., der Frachten-Transport von 518.445 fl.

Die Auslagen für den Bau der nördlichen Staatsbahn betrugen (bis Ende Oktober 1851) 37.910.788 fl. (612.090 fl. für die Meile), für die Einrichtung 5.257.813 fl. (84.803 fl. pr. Meile) (Mitthlg. a. d. Geb. d. Stat. II. 69, 72, 76 — 89, S. auch I. H. S. 58 — 62).

III. Die a. h. priv. rossitzer Privat-Locomotivbahn**).

Die Idee, eine Eisenbahn von der Hauptstadt Brünn zu den Steinkohlenwerken nach Rossitz zu bauen, um der Industriestadt Brünn das nöthige Brennmaterial leichter und in guter Qualität zukommen zu lassen, ist zwar schon vor dem Jahre 1848 aufgetaucht, allein die Quantitäten an Frachtgut waren theils nicht so bedeutend, um eine gewisse Rentabilität derselben in Aussicht zu stellen, theils war der Frachtlohn so mäßig und die Concurrenz der Frächter so bedeutend, daß keine eigentliche Nothwendigkeit dazu vorlag.

Im Jahre 1848, als die Wollwaaren-Fabrikation in Folge der politischen Ereignisse gänzlich ins Stocken gerieth und ein großer Theil der Weber und sonstiger Fabriksarbeiter Brünn's unbeschäftigt waren, suchte man ihnen Arbeit

*) Darunter 4.404.433 Ct. für den Bahnbetrieb.

**) Nach den uns von der Direktion dieser Bahn gemachten Mittheilungen.



bei größeren öffentlichen Bauten zu verschaffen, um ihnen das Leben während der Geschäfts-Krisis zu fristen; in dieser Zeit erging auch an die Besitzer der rossitzer Bergwerke von Seite des brünner k. k. Kreisamtes das Ansinnen, wo möglich die Erdarbeiten für eine brünn-rossitzer Eisenbahn zu eröffnen.

Bei dem Mangel aller Vorstudien zu diesem Zwecke, bei dem Umstande ferner, daß, wenn dieselben auch vorhanden gewesen wären, die Erwirkung der Concession, so wie die Vereinigung von Kapitalisten, welche dem Unternehmen die nöthigen Fonds sicherten, — längere Zeit in Anspruch genommen hätte und bei der precairen Lage der Industrie im Allgemeinen konnte man nicht an die Lösung dieser Aufgabe denken. —

Allein schon im Jahre 1850, als der Friede dem Staate wieder zurückgegeben war, die Industrie einen neuen Aufschwung zu nehmen begann und die Frachtlöhne — namentlich wegen der Conkurrenz der Zuckerfabriken, welche viele Arbeitskräfte in Anspruch nahmen — sich nicht unwesentlich steigerten, nahm Johann Ritter von Herring den Plan auf und ließ durch den königl. würtemberg. Oberbaurath Etzel eine Traçe für die rossitzer Eisenbahn aufsuchen und, als dieselbe gefunden und von mehreren Sachkennern als die beste erkannt war, die nöthigen Pläne und Ueberschläge verfassen. Diese Vorarbeiten wurden im Sommer des Jahres 1851 vollendet und den beiden Lehnsträgern der Bergwerke zu Zbegschau und Oslawan mit der Einladung mitgetheilt, sich an dem Unternehmen zu betheiligen. Im Oktober 1851 kam ein Vertrag zwischen den drei Bergwerken zu Rossitz, Zbegschau und Oslawan zu Stande, in welchem sich die Besitzer verpflichteten, ihre sämmtlichen zu Tage geförderten Kohlen, welche in der Richtung verladen werden, auf der zu erbauenden Eisenbahn transportiren zu lassen und kein anderes Communications-Mittel zu verwenden. Damit war eine Basis für das Unternehmen gewonnen und es konnte mit Zuhilfnahme der Kostenüberschläge, so wie des, von den drei Werken erreichten Absatzes an Kohlen*) eine Rentabilitäts-Berechnung für die künftige Bahn aufgestellt werden.

Ende November 1851 wurde die erste Eingabe an das k. k. Handelsministerium wegen Bewilligung der Vorarbeiten gemacht.

Die Constituirung einer Actien-Gesellschaft, die politisch-technischen Commissionen, so wie überhaupt die Verhandlungen mit den Behörden nahmen beinahe zwei Jahre in Anspruch; im Herbste des Jahres 1853 konnten in Folge einer provisorischen Bewilligung der k. k. mähr. Statthalterei die Erdarbeiten auf dem großen Grundbesitze von Rossitz begonnen werden und im Jänner 1854 erfloß

*) Nach dem konstit. Blatte aus Böhmen 1851 Nr. 424 bezog Brünn allein aus den Kohlengruben Segen Gottes, Zbegschau, Oslawan und Neudorf jährlich an 600.000 Metzen; bei 150.000 Metzen haben die Etablissements des flachen Landes verbraucht und bei 200.000 Metzen gingen nach Wien auf der Nordbahn; bei den fortwährend steigenden Holzpreisen müsse sich der Absatz, durch einen billigen Transport unterstützt, ungemein steigern.

die a. h. Concession, welche auf die Dauer von 80 Jahren lautet und den Actionären den Bezug eines Reingewinnes bis 10% gestattet (Kundmachung des k. k. Statthalters vom 4. Februar 1854 S. 214 der brünner Zeitung und S. 1 Abthl. II. des Landesregierungsblattes).

Daß diese Unternehmung ins Leben getreten, und so weit vorgeschritten ist, daß die Bahn noch im Laufe dieses Jahres dem öffentlichen Verkehre wird übergeben werden können, ist sonderlich ein nicht geringes Verdienst des Chefs derselben, des Johann Ritter von Herring, der keine Mühe, keine Zeit sparte, und kein Opfer scheute, um dieses besonders für unsere heimische Industrie und unsern Handel sehr ersprießliche Unternehmen zu realisiren.

Die Bahn nach Rossitz führt den Namen „a. p. Brünn-Rossitzer-Eisenbahn"; Zweck ist die Kohlenbeförderung aus den reichhaltigen Kohlenwerken zu Rossitz, Zbegschau, Oslawan und Neudorf; doch findet auch der Verkehr anderer Frachten statt, so wie die Einrichtung für den Personen-Verkehr den Concessionswerbern bei Verleihung des Privilegiums zur Bedingung gemacht wurde. Dieselben sind Johann Ritter von Herring, Anton Rahn und Johann Müller, zugleich Lehnsträger der Steinkohlenwerke zu Rossitz, Zbegschau, Oslawan und Neudorf. Der Fond, welcher zur Herstellung dieser Bahn nothwendig ist, wurde früher auf 1.200.000 fl. veranschlagt (brünner Zeitung 1852 Nr. 40), nun aber auf 2.000.000 fl. C. M. festgesetzt und wird durch Hinausgabe von Actien zu 500 fl. C. M. beigeschafft.

Die Hauptbahn hat eine Länge von 3¼ Meilen, und geht von der brünner Vorstadt Dörnrößl aus bei Kumrowitz und Obergerspitz vorüber, wo sie die a. p. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn durchschneidet.

Es ist bei den österreichischen Eisenbahnen dies der erste Fall, wo zwei Bahnen sich kreuzen, denn nach den gesetzlichen Anordnungen für die k. k. Staatsbahnen mußte das Kreuzen der Bahnen vermieden werden; da aber hier zwei Privatbahnen koncurriren, so wurde diese Durchschneidung von der a. p. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn insbesondere auch deßhalb zugestanden, um den thatsächlichen Beweis zu liefern, daß bei geregeltem Betriebe durch diesen Umstand nicht die mindeste Gefahr zu besorgen ist.

Hinter Obergerspitz geht die Bahn in einem Bogen über die k. k. wiener Strasse in das Thal nach Bohonitz, an dieser Gemeinde vorüber, berührt weiter die Orte Leskau, Wostopowitz, geht durch die Gemeindeterritorien von Parfuß und Strutz, berührt Strželitz und zieht sich in das sogenannte Oborathal, durch das Gebieth von Womitz und Tetschitz, berührt die Orte Pendorf-Rossitz, geht sofort durch die Gemeindeterritorien von Babitz und Pržibram, und mündet bei dem großartigen, in industrieller und technischer Beziehung interessanten Herring-Schachte der Steinkohlengewerkschaft der Segen-Gottes- und Gegentrum-Grube hinter Rossitz.

Bei der Vorstadt Dörnrößl befindet sich der erste, bei Teischitz der zweite, und bei der Segen-Gottes-Grube der dritte Hauptstationsplatz. Von hier aus geht die Zweigbahn nach Babitz und Zbegschau, in das Gebiet Oslawan, berührt den Hauptförderschacht der Liebe-Gottes-Grube zu Zbegschau, welcher Antoni-Schacht heißt, ferner den Simson-Schacht, einen Hauptförderschacht der Gottes-Segen Grube zu Oslawan. Diese Zweigbahn hat eine Länge von $^3/_4$ Meilen.

Die Hauptbahn wird für den Locomotivbetrieb eingerichtet, die Zweigbahn sollte aber für den Pferdebetrieb hergestellt werden; wegen dessen Kostspieligkeit wird jedoch angestrebt, auch diese Zweigbahn für den Locomotivbetrieb einzurichten. Diese Frage ist aber noch nicht entschieden.

Beide, die Hauptbahn so wie die Zweigbahn, sollen noch im Laufe dieses Jahres dem Betriebe übergeben werden.

Der Bau dieser Bahnen ist mit Rücksicht auf die Terrainverhältnisse, welche von der Traçe berührt werden, in technischer Beziehung nicht ohne Schwierigkeiten durchzuführen. Bei beiden kommen nicht unbedeutende Steigungen vor, welche bei der Hauptbahn sich bis auf $^1/_{100}$, bei der Zweigbahn sogar bis auf $^1/_{40}$ erheben; die letztere gibt ein Steigungsverhältniß, wie es nur bei der Sömmering-Bahn zu finden ist. Aufdämmungen von 6 — 8 Klaftern Höhe und eben so hohe Ueberbrückungen mußten durchgeführt werden.

Zur Bewältigung dieser dem Betriebe entgegenstehenden Hindernisse sind Locomotive von 500 Centnern Schwere angeschafft, welche eine Last von 6000 Centnern zu führen haben werden.

Unter den Bauten ist insbesondere der beträchtliche Durchstich des Schwarzawa-Flußes zu bemerken, mittelst welchen derselbe von der jetzigen Serpentine unterhalb der Eisenbahnbrücke bei Brünn in gerader Richtung bis zur Einmündung des Zwittawa-Mühlgrabens bei Kumrowitz geleitet wird. Die Uebersetzung des neuen Flußbettes geschieht auf einer Jochbrücke.

Das Frachtquantum, welches jährlich durch die Bahn verführt werden soll, dürfte durchschnittlich an Steinkohle 2 bis 3 Millionen Centner, die anderweite Fracht, an Holz der Gutskörper Rossitz, Namiest und Oslawan, welche in Brünn Depotplätze errichten, ferner an Schafwolle, Tüchern, Zucker-Rüben, Zucker, Cerealien, Eisen und sonstigen Effekten, gering gerechnet 600.000 Centner jährlich betragen; nebstdem dürfte die Personen-Frequenz täglich ein Hundert übersteigen. Es ist somit trotz mäßiger Tarifsätze das Prognostikon für die Rentabilität dieser Bahn günstig zu stellen.

Zu bemerken ist, daß zur Herstellung dieser Bahnen nichts vom Auslande bezogen wurde. Die Maschinenfabrik der raaber Bahn liefert die Locomotive, deren vorzügliche Qualität allgemein anerkannt ist, und die bei den bereits im Betriebe befindlichen Bahnen sich besonders bewähren; — die Schienen und Kleineisenbestandtheile liefern die klein'schen Eisenwerke zu Zöptau-Wiesenberg, welche aus Eisen von guter Qualität mit vorzüglicher Genauigkeit und Egalität ge-

arbeitet sind, — die inländischen Etablissements liefern auch die übrigen Maschinen, Einrichtungen der Wasserstationen und Werkstätten, die Drehscheiben; die Forste von Rossitz und Namiest liefern das schönste Bauholz, eichene und tannene Sleeper von besonders guter Qualität.

IV. Die projektirte Eisenbahn von Hohenstadt nach Zöptau.

Bereits vor zehn Jahren, als Olmütz der Endpunkt der österreichischen Nordbahn sein sollte, hatte sich der um mehrfache Einrichtungen industrieller Gewerke verdiente und deshalb bekannte Prof. Rippl — in Hinsicht sowohl der bedeutenden Industrie der Stadt Schönberg, als der großartigen Eisengewerke in Zöptau — die Aufgabe gestellt, einen Entwurf, mittelst genauer Erhebung des commerziellen und industriellen Verkehrs dieser beiden Orte und des hiermit verbundenen Frachtenaufwandes, zu bearbeiten, wodurch er den schlagenden Beweis lieferte, das eine von Olmütz bis Schönberg und Zöptau herzustellende Eisenbahnstrecke für die Bauunternehmer derselben durch günstige Resultate sich lohnen würde.

Diese Idee des Prof. Rippl fand sowohl bei den Gebrüdern Klein, als Inhabern der zöptauer Eisengewerke, so wie bei den Industriellen Schönbergs so beifällige Aufnahme, daß sogleich zur Realisirung derselben geschritten wurde. Doch mußte die Ausführung unterbleiben, weil damals Privaten der Bau solcher Flügelbahnen nicht gestattet worden ist.

Nun wurde aber dieser Gedanke, und zwar die Errichtung einer Flügelbahn von Hohenstadt bis Zöptau, besonders auf Anregung der Gebrüder Klein, neuerdings wieder aufgenommen, bei einer in der mechanischen Flachsspinnerei zu Schönberg kürzlich stattgehabten Versammlung sämmtlicher Theilnehmer dieser Anstalt, in ernstliche Berathung gezogen, und als Resultat die wirkliche Ausführung dieses, mit Grundankauf, Bau und Beischaffung der sämmtlichen Erfordernisse als Locomotive, Wagen ꝛc. auf 500.000 fl. angeschlagenen Unternehmens beschlossen, dem auch andere auswärtige Theilnehmer als Actionäre beitraten.

Diese Bahn würde in ihrer Strecke von $2^2/_4$ Meilen auf immer gleichebenem Grunde nächst dem Thesfluße, ohne daß kostspielige Terrainhindernisse sich entgegenstellten, fortlaufen, und mit zwei Bahnhöfen, nämlich an der Stadt Schönberg und in Zöptau, versehen sein; sie würde sich gewiß auch einer starken Frequenz erfreuen.

Die allerhöchste Conzession zu diesem beabsichtigten gemeinnützigen Werke wird unverweit angesucht werden (Neue Zeit 1855, brünner Zeitung 1858 Nr. 79).

III. Abtheilung.

Die Telegraphen.

Die Telegraphie ist der wichtigste Zweig der Signalkunst d. h. der Fertigkeit, eine geistige Mittheilung zwischen zwei von einander entfernten Orten durch Zeichen in ungleich kürzerer Zeit zu bewirken, als solches durch die schnellsten Transportsmittel möglich wäre. Der Telegraph insbesondere (optischer Telegraph) war bis auf die neueste Zeit eine Verbindung verschiedener Hölzer, Scheiben u. s. w., welche durch die Art ihrer Stellung den Begriff bezeichnen, dessen Mittheilung in die Ferne beabsichtigt wird. Sie befinden sich begreiflich auf hinreichend hohen Gebäuden und bilden zwischen den Endpunkten der Mittheilung eine Kette, deren einzelne Glieder nur so weit von einander entfernt sein dürfen, daß sie ihre gegenseitigen Zeichen deutlich wahrnehmen können. Diese Art Telegraphie hat nun jener durch Elektricität mittelst Leitungsdrähten Platz gemacht, welche, obwohl vor 10 Jahren noch in der Kindheit, bereits wissenschaftlich so ausgebildet und räumlich so ausgebreitet ist, daß sie ganz Europa überzogen hat und selbst das Meer ihr Fortschreiten nicht aufzuhalten vermochte. Anfänglich wurde dem Systeme der unterirdischen Leitungen der Vorzug gegeben, um diese gegen äußere Beschädigung mehr zu sichern. Man hat es aber in Deutschland bald wieder verlassen, weil die Sicherung der Drähte gegen Zerstörung durch unterirdische Einflüsse mittelst der bisherigen Hüllen von Gutta-Percha nicht erreicht wird und es ungleich schwieriger ist, die Ursachen von Betriebsstörungen aufzufinden. Die Anlage einer Luftleitung kostet für eine deutsche Meile mit Einschluß aller Materialien und Arbeit, aus Kupferdraht 450 — 530, aus Eisendraht 250 — 280 Thaler. Nach Bedarf werden die Leitungen mit einem oder mit mehreren Drähten versehen, neben oder über einander hingezogen.

Der elektro-magnetische Telegraph, klein in seinen Anfängen, nur ein physikalischer Versuch, hat sich seit seiner vollständigen Ausbildung mit reißender Schnelligkeit über den größten Theil der gebildeten Welt ausgebreitet.

Er reicht nun von Madrid bis Petersburg und Moskau, von Belfast, Galway und Cork in Irland bis Lemberg, Czernowitz, Bukurest, Giurgewo, Orsowa und Belgrad, von Upsala und Stockholm bis Spalato, Triest, Siena, Toulouse und Perpignan.

Nordamerika hat 17.000 engl. Meilen, England fast 3000 Meilen, Frankreich 9.181 Kilometer teleg. Leitungen; in Deutschland wird ein höchst vollständiges Telegraphennetz in sehr kurzer Zeit vollendet sein. Der österr. Staat begann schon 1846 mit der Errichtung von elekt. Telegraphen und machte damit raschere und größere Fortschritte, als irgend ein anderer Staat des europ. Festlandes. Bereits Ende 1849 waren 72·5 Meilen in Benützung. Im Juni 1849 legte das Handelsministerium einen Entwurf vor, wornach, von der Residenz des Kaiserstaates strahlenförmig ausgehend und theils unmittelbar, theils mittelbar damit zusammenhängend, ein Netz von elektromagnetischen Telegraphen das ganze Reich überziehen und mit den Nachbarstaaten in Verbindung gebracht werden sollte. Dieses Netz bestand 1) aus Residenzlinien mit einer Länge von 302 Meilen und einem Kostenanschlage von 244.850 fl, 2) aus Haupt-Verbindungslinien der wichtigsten sonstigen Städte von 363 Meilen und mit 294.350 fl. Kosten, 3) in Linien untergeordneter Wichtigkeit von 1.088 Meilen und mit 876.850 fl. Kosten und 4) in zweiten und dritten Drahtleitungen von 891 Meilen und mit 357.800 fl. Kosten, zusammen in Linien von 2.644 Meilen Länge und mit einem Kostenanschlage von 1.773.850 fl. Die Ausführung wurde so gefördert, daß Ende 1851: 493·2, Ende 1852: 543, am 1. Jänner 1854: 674·8 geogr. Meilen Leitungen (Preußen 505·0, Baiern 224·0, Würtemberg 43·0, Sachsen 58·2, Hannover 39·5) mit einer Gesammtlänge der Drähte von 2.328·1 Meilen in Benützung standen (Hain, österr. Statistik II. 624 — 7, Freiherr von Reden, österr. Finanz-Statistik S. 298 — 304 und desselben Deutschland und das übrige Europa, Wiesbaden 1854 S. 892 — 903, Hendschel's Telegraph, Frankfurt 1854).

Am 3. Oktober 1849 schlossen die österr. und preuß. Regierung einen Vertrag wegen Herstellung der Verbindung und Benützung elektro-magnetischer Telegraphen-Linien, zunächst von Triest über Wien und Oderberg, welche Leitung damals schon hergestellt war (Reichsgesetz S. 734). Die kaiserliche Verordnung vom 14. Oktober 1849 (eb. S. 757) gestattete dem Publikum die Benützung der Staatstelegraphen in den bereits ausgeführten Linien von Wien 1) nach Triest, 2) über Linz nach Salzburg, 3) nach Preßburg, 4) über Brünn nach Prag, 5) über Olmütz nach Prag, 6) über Prerau nach Oderberg, wobei bald Erleichterungen in der Benützung (Mstdt. 6. Februar 1850, eb. S. 647), dann auch die wechselseitige Benützung der österr. und bairischen Staats-Telegraphen eintrat (Mstdt. 23. April 1850, eb. S. 809).

Am 25. Juli 1850 wurde in Dresden von Oesterreich, Preußen, Baiern und Sachsen der Hauptvertrag des deutsch-österr. Telegraphen-Vereins abge-

schlossen (ebenda S. 1599), welchem am 14. Oktober 1851 (unter dem Zutritte von Würtemberg) ein erster und am 23. September 1853 (unter dem Zutritte von Hannover und den Niederlanden) ein zweiter Nachtrags-Vertrag, am 4. Oktober 1852 ein Vertrag mit Frankreich und Belgien, weiter der Beitritt von Baden und Meklenburg-Schwerin u. s. w. folgten *).

---

*) Wir fügen hier (aus der allgemeinen Zeitung 1851, Beilage S. 1869) eine interessante Nachricht über die Einrichtung des Telegraphenwesens in Oesterreich bei, folgenden Inhaltes: Oesterreich hatte mit Beginn 1849 an zweihundert deutsche Meilen Telegraphenlinie. Es besitzt jetzt über fünfhundert Meilen. Mailand, Verona, Venedig, Triest, Gratz, Wien, Preßburg, Pesth, Olmütz, Oderberg, Troppau, Brünn, Prag, Bodenbach, Linz, Salzburg, Innsbruck, Bregenz sind mehrfach telegraphisch verbunden. Zweiglinien führen nach Agram, nach Mantua, nach Görz. Die Linien von Krakau nach Lemberg, von Laibach nach Klagenfurt, von Szegled nach Szegedin, Temeswar, Hermannstadt, dann Peterwardein und Semlin sind im Bau begriffen. Alle diese Linien werden nicht bloß vom Staat benützt, sondern sie sind auch dem Publikum um mäßige Tarifsätze zugänglich und dem Eisenbahnverkehr ein unentbehrliches Hilfsmittel. Durch die Bemühungen der österreichischen Regierung ist der telegraphische Verkehr nicht bloß bis zu den Landesgränzen, sondern über ganz Mitteleuropa ausgedehnt worden. Ein deutsch-österreichischer Telegraphenvertrag zwischen Oesterreich, Preußen, Baiern, Sachsen führt die Correspondenz unter gleichem Tarif nach all' diesen Staaten. In neuerster Zeit hat sich diesem Verein noch Würtemberg angeschlossen; auch Belgien mit geringen Modifikationen. Mit Frankreich, England und den italienischen Staaten sind zu gleichem Zweck Unterhandlungen im Zuge, und es steht zu erwarten daß das Telegraphennetz, welches jetzt das adriatische Meer mit der Nord- und Ostsee verbindet und seine Arme bis nach Galizien, Siebenbürgen, dem Banat, Croatien und Istrien erstreckt, bald ganz Europa umfassen wird. Die ostindische Post gelangt in wenig Minuten von Triest nach Ostende. Die Coursnotirungen von Hamburg, Frankfurt, Berlin, Wien, Triest, Mailand sind eine Stunde nach Schluß der Börse in allen diesen Hauptplätzen veröffentlicht. Dieses großartige, ja welthistorische Resultat verdankt man hauptsächlich dem unermüdeten Eifer der österreichischen Regierung.

Gleichzeitig mit der Organisirung des Handelsministeriums wurde das Telegraphenwesen als selbständige Unterabtheilung der Section der Communicationen unter die Leitung eines mit dem Gegenstande vertrauten Vorstandes gestellt. Seitdem wurden die vom Ministerrath festgestellten ausgedehnten Telegraphenbauten des Jahres 1850 durch einen Operationsplan geregelt und gleichzeitig in allen Kronländern in Angriff genommen. Der Bedarf an Material wurde durch Mitwirkung der politischen Behörden, der Bedarf an Arbeitskräften durch Betheilung der Baubehörden, die Gleichförmigkeit durch Bau-Instruktionen erzielt, während die Telegraphisten für die große Anzahl neuer Stationen, in eigenem Lehrkurs vorbereitet, mittelst Staatskonkurs gewonnen wurden. Während einerseits die Benutzung der Telegraphen zur Privatkorrespondenz dem Publikum gestattet ward, sicherten neue Verträge dem Eisenbahnbetrieb dieses obschon neue, doch bereits unentbehrlich gewordene Signalisirungsmittel zu seinen Betriebszwecken. Bis dahin waren auf allen Stationen nur Bain'sche Nadeltelegraphen in Wirksamkeit. Es ist leicht begreiflich daß ein so unvollkommener Apparat, welcher in der Minute kaum drei Worte zu geben gestattet, den

Sowohl die österr., als die Telegraphen im Gebiete des deutsch-österr. Telegraphen-Vereins wurden alsbald der Benützung durch die Privatcorrespodenz zugänglich gemacht (Vorschrift 18. September 1850, Reichsgesetzblatt S. 1614). Die kais. Verordnung vom 5. August 1850 organisirte den österr. Telegraphen-

---

durch die Privatkorrespondenz vermehrten Anforderungen nicht entsprechen konnte. Es war daher nöthig einen schnell und sicher wirkenden Apparat einzuführen. Dieß geschah, indem alle Staatsstationen mit Morse'schen Schreibapparaten versehen wurden. Der ausgedehnte Bedarf an Instrumenten und Batterien, an Reparaturen und Mustervorlagen für den Bau rief auch eine den telegraphischen Zwecken ausschließlich bestimmte Werkstätte hervor, durch welche es allein möglich wird ein einheitliches System, völlige Gleichförmigkeit im Instrumentenwesen — eine Lebensfrage für die Telegraphie — zu erzielen. Schutz der Stationsgebäude vor den Wirkungen des Blitzes, der sich nicht selten den Leitungsketten mittheilt, nöthigte zur Anbringung von Blitzplatten. Neue Wechselvorrichtungen waren unerläßlich um mit Sicherheit, namentlich auf den Stationen, in welchen viele Leitungen zusammenlaufen, die richtigen Verbindungen zu bewirken. Bis zum Beginn des Jahres 1850 waren nur offene Luftleitungen zur Ausführung gekommen, und selbst bei deren Anlage fanden sich die Erfahrungen des Auslandes nur wenig benützt. Die großen Abstände der Tragsäulen (150 Fuß) mußten häufiges Zerreißen der Leitungen zur Folge haben. Die früheren Isolatoren erfüllten ihren Zweck nicht mehr beim Regen. Häufige Verwicklungen der Leitungen untereinander mußten eintreten, da dieselben nicht nebeneinander, sondern untereinander geführt waren. Diese Mängel sind bei den neuen Anlagen vermieden, und werden an den ältern bei Gelegenheit nöthiger Reparaturen beseitigt. Mit unterirdischen Leitungen wurden nur einige Versuche in Städten vorgenommen. Mit Benutzung der Fortschritte und Erfahrungen in Preußen wurden nun, wo es räthlich schien, durchweg die Bauten unterirdisch geführt. So sind alle Linien im lombardisch-venezianischen Königreich, die Linie von Preßburg nach Pesth, die vielfachen Leitungen in und um Wien und nach Schönbrunn unterirdisch angelegt. Der Gewinn gut isolirender mit Gutta Percha umhüllter Dräthe bietet keine geringe Schwierigkeiten. Die ersten Drähte mußten aus Preußen, dem man dieses System verdankt, bezogen, Anstalten zur sorgfältigen Prüfung mußten getroffen werden. Doch ist es nach kurzer Zeit gelungen, dieses Fabrikat vollkommen entsprechend im Inland zu erzeugen, so daß nun der ganze Bedarf durch inländische Produktion gedeckt ist. So gewann das österreichische Telegraphennetz im Verlauf eines Jahres eine Ausdehnung von mehr als fünfhundert deutschen Meilen. Aber mit der Ausdehnung der Linien wächst die Schwierigkeit ihrer Erhaltung; und die Beaufsichtigung erforderte, daß man sie längs der Straßen dem Straßenbaupersonal, längs der Eisenbahnen dem Betriebspersonal übertrug.

Zwei Hindernisse sind es, womit die galvanische Telegraphie gegenwärtig noch im allgemeinen zu kämpfen hat: der Kraftverlust durch sehr lange Ketten, so daß das Zeichen nicht beliebig weit — nicht weiter als etwa 150 Meilen — direkt gegeben werden kann, und die Unterbrechung der Leitungen. Aber auch die Beseitigung dieser Uebelstände ist theils schon erzielt, theils in kurzem zu erreichen. Alle Telegraphenlinien werden von Station zu Station mit der Erdleitung verbunden, also in ebenso viele Partialketten abgetheilt. Auf jeder Station steht ein Apparat — Translator genannt — der das in der

dienst; die Ministerialverordnung vom 19. Oktober 1851 vereinte dessen Leitung mit jener des Postwesens, jene vom 17. Februar 1852 unterordnete die Telegraphenämter den Postdirektionen. Die Erfahrung lehrte bald, daß sich die neue Anstalt nicht nur selbst erhalten und daneben der Regierung unentgeltlich dienen könne, sondern auch einen Ueberschuß liefere.

Von den auf Mähren und Schlesien kommenden Telegraphen-Leitungen wurden jene von Wien nach Brünn bereits im Jahre 1847 (S. brünner Zeitung N. 80), von Lundenburg nach Prerau und Oderberg, von Brünn nach Trübau und Prag, von Prerau nach Olmütz und Trübau im Jahre 1848, von Oderberg nach Troppau und nach Bielitz im Jahre 1850 errichtet. Die Linie

---

ersten Abtheilung erregte Zeichen augenblicklich in der zweiten Abtheilung bewirkt. Aber das Zeichen der zweiten Abtheilung erregt ebenso das Zeichen der dritten und so fort. Da diese Fortpflanzung der Zeichen ohne meßbaren Zeitverlust erfolgt, und da die galvanische Kraft derselben Batterie nur von Station zu Station zu wirken hat, so ist selbst bei mangelhaftem Zustand der Leitungen keine Gränze gegeben bis wohin das Zeichen nicht im Augenblick gegeben werden könnte. Die Entfernungen, wenn sie auch Tausende von Meilen betragen, verschwinden daher durch diese Anordnung vollkommen. Dadurch werden zugleich Unterbrechungen der Leitung, welche sich nie ganz vermeiden lassen, ziemlich unschädlich gemacht. Wird nämlich das Netz der Telegraphenlinien so vervollständigt, daß es nicht bloß Radien bildet, welche von einem Hauptpunkt auslaufen, sondern Schleifen, welche nach diesem Punkt zurückkehren und untereinander verbunden sind, so gibt es immer mehr als einen Metallweg, welcher zwei Stationen verbindet. Ist der kürzeste unterbrochen, so kann ein anderer zu der Mittheilung gewählt werden, denn auch der größte Umweg fordert keine Zeit. Ja selbst mehrere gleichzeitige Unterbrechungen beirren in dieser Art den Betrieb nicht mehr, und wenn einst dieses Communicationsmittel — so wie jetzt die Straßen — alle größeren Städte untereinander verbindet, so wird der Einfluß der Unterbrechungen einzelner Linien vollständig verschwinden. So scheint man dem Ideal telegraphischer Verbindung mit raschem Schritt entgegenzugehen, wenn die Mittheilungen im Moment auf alle Entfernungen und unter allen Umständen ermöglicht sind.

Fassen Sie nunmehr alles was innerhalb der kurzen Zeit von fünfzehn Monaten für das Telegraphenwesen in Oesterreich geschehen, zusammen, so werden Sie zugeben müssen, daß so unglaubliche Resultate nur erzielt werden konnten unter der Leitung eines Mannes, der mit vollendeter Beherrschung des wissenschaftlichen Theils seiner Aufgabe das praktische Geschick, den Scharfsinn, die Unerschöpflichkeit an Hilfsmitteln, das Organisirungstalent und die rastlose Thätigkeit Ihres Landsmanns Steinheil verbindet. Wenn je, so zeigt es sich hier was der rechte Mann, an die rechte Stelle gestellt, zu leisten vermag, besonders wenn er eine so kräftige Unterstützung findet wie dies bei Steinheil von Seite der österreichischen Regierung der Fall ist. Nur so konnte es geschehen, daß das österreichische Telegraphen-Wesen schon jetzt alle europäischen Staaten überflügelt hat, daß Oesterreich in Betreff dieses Communicationsmittels für die Staaten Mitteleuropa's den Anstoß und die Richtung gibt und in den Staatsverträgen mit den Nachbarstaaten stets die Initiative ergriffen hat.

von Wien bis Gänserndorf erhielt 4, von Gänserndorf bis Lundenburg 3, von Prerau nach Olmütz 3, von Oderberg nach Troppau und von Oderberg nach Bielitz 1, die übrigen Linien erhielten 2 Leitungen.

Diese Linien haben folgende Länge in geogr. Meilen:

Wien — Bodenbach (nach Dresden):	Wien — Lundenburg — 12·1,
	Lundenburg — Brünn — 8·5,
	Brünn — Böhm. Trübau — 11·8,
	Trübau — Prag — 22·3,
	Prag — Aussig — 13·3,
	Aussig — Bodenbach — 4·3.
Wien — Oderberg:	Lundenburg — Prerau — 14·1,
	Prerau — Oderberg — 12·6.
Wien — Troppau:	Oderberg — Troppau — 3·6.
Wien — Olmütz — Prag:	Prerau — Olmütz — 3·1,
	Olmütz — Trübau — 11·8.
Wien — Lemberg:	Oderberg — Bielitz — 7·9,
	Bielitz — Krakau — 12·2,
	Krakau — Lemberg — 48·0.

(Hain, österr. Statistik, II. 625). Mähren und Schlesien besaßen sonach 73 Meilen Telegraphen-Leitungen.

Im Jahre 1851 ergab sich folgender Betrieb: Von den 21.976 Staatsdepeschen mit 966.548 telegraphirten Worten (jede im Durchschnitte mit 44—45 Worten) und den 22.935 Privat-Depeschen mit 536.617 Worten (23—24 im Durchschnitte) entfielen auf

Oderberg 1.372 St. Dep. mit 49.252 W. und 85 P. D. mit 1.904 W., zusammen 1.457 Depeschen mit 51.156 Worten*);

Brünn 932 St. Dep. mit 41.254 W. und 343 P. Dep. mit 7.659 W. zusammen 1.275 Depeschen mit 48.913 Worten;

Olmütz 423 St. Dep. mit 17.603 W. und 114 P. Dep. mit 2.710 W. zusammen 537 Depeschen mit 20.313 Worten;

Troppau 56 St. Dep. mit 3.371 W. und 32 P. Dep. mit 667 Worten, zusammen 88 Depeschen mit 4.038 Worten;

---

*) Wien 13.663 Depeschen mit 464.696 Worten, Triest 5.355 Depeschen mit 183.473 Worten, Prag 2.104 Depeschen mit 77.743 Worten, Mailand 1.823 Depeschen mit 52.748 Worten, Verona 1.583 Depeschen mit 51.253 Worten.

Lundenburg (im März 1851 aufgelöst) 48 St. Dep. mit 1.805 W. und 10 P. Dep. mit 206 W., zusammen 58 Depeschen mit 2.011 Worten;

Trübau 6 St. Dep. mit 191 W. und 40 P. Dep. mit 861 W., zusammen 46 Depeschen mit 1.052 Worten.

Die Einnahme für die teleg. Privat-Depeschen betrug in Brünn 1.176 fl. (Wien 56.849, Triest 22.784, Prag 4.730), Olmütz 431 fl., Oderberg 307 fl., Trübau 157 fl., Troppau 126 fl., Lundenburg 29 fl. (Mittheil. a. d. Geb. der Stat. I. 66 — 68).

Später kam noch eine Leitung von der Eisenbahn-Station Schönbrunn bis Troppau mit 3·1 Meilen hinzu und nach dem Staatsvoranschlage für 1855 soll eine einfache Luftleitung von 39 3/10 Meilen Länge von Wien bis Oderberg (mit 26.093 fl. Kosten) hergestellt werden.

IV. Abtheilung.

Die Posten.

I. Periode.

(Vom 16. bis zur Mitte des 18. Jahrhundertes.)

Die Postanstalt ist als eins der einflußreichsten Beförderungsmittel des Verkehrs und der Bildung zu bezeichnen, weil sie das in der Entfernung der Wohnsitze liegende Hinderniß der Mittheilungen wesentlich ermäßigt. Da sie ferner eine der ältesten Einrichtungen für den Verkehr ist, so darf man ihr großen Antheil an der allgemeinen Ausbildung und Entwicklung desselben zuschreiben. Für den Staat ist die Post gleichfalls eine bedeutende Hilfsanstalt, weil nur durch sie eine regelmäßige, zuverläßige und rasche Verbindung zwischen den Verwaltungsbehörden bewirkt wird. Die Post ist deshalb in allen Ländern entweder Staatsanstalt geworden, oder doch unter die nächste Aufsicht der Regierung gesetzt. Dadurch wurde sie auch eine Quelle des Staatseinkommens und dies gab leider die Veranlassung, die Anstalt in früherer Zeit mehr von der fiskalischen Seite zu betrachten.

Die Postanstalt ist immerhin eine Einrichtung der neueren Zeit, wenn auch ähnliche der alten Welt nicht fremd waren. Schon Persien hatte Eilbothen, die mit gesattelten Pferden auf den Straßen auf eine Tagreise von einander entfernten Punkten harrten und Befehle des Königs zu den nächsten Bothen trugen. Griechenland hatte nur gewöhnliche Schnellläufer. Erst Kaiser August ahmte in Rom die pers. Einrichtung nach, indem Bothen stationsweise postirt waren, um Nachrichten von Rom nach den wichtigsten Punkten möglichst schnell zu bringen und wieder nach Rom gelangen zu lassen. Diese Staffetten beförderten die Nachrichten sehr schnell. Diese Cursus publici und, wenn sie gefahren wurden, Cursus vehiculares (Res veredaria) dienten aber ausschließlich zum Dienste des Kaisers und wurden erst später zu einer Art Extrapost vervoll-

kommt, indem man unter Constantin mit den für diese Bothen bestimmten Pferden reisen konnte, doch brauchte man hierzu eines Erlaubnißscheines.

Im Mittelalter unterhielten Karl der Große (†814) und seine Nachfolger reitende Bothen durch ganz Frankreich, öffentliche Nachrichten zu überbringen. Im 12. und 13. Jahrhundert entstand mit dem Emporblühen des Handels und der Städte in Norditalien, Deutschland und den Niederlanden das Bedürfniß einer geregelten Städteverbindung. Laufende und reitende Bothen und besonders zu Messenszeiten Landkutschen gingen von einem Orte zum andern; doch war ihr Abgehen noch nicht so geregelt, wie später, und da es an Zwischenstationen fehlte, auch nicht gehörig schnell. Besonders hatte der große Hansabund solche Bothen-Posten eingerichtet, die sich von Hamburg bis Riga, Salzburg, Venedig, Amsterdam u. a. erstreckten. In den wiener Stadt-Büchern erscheinen (seit 1461 — 1509, wo der letzte Stadtbothe vorkommt) beeidete, laufende und reitende Bothen der Stadtgemeinde, welche Briefe und Schreiben nach Brünn, Olmütz, Prag, Grätz u. a. brachten (Schlager, wiener Skizzen V. 42, 166 — 238). Die deutschen Ritter richteten in Preußen bereits 1276 Posten ein, die Postmeister, in jedem Ordenshause Briefjungen, welche die Briefe zu Pferde expedirten, und eigene regelrechte Manuale hatten. Dergleichen regelmäßige fahrende Posten findet man in Deutschland schon im 13. Jahrhunderte zwischen Frankfurt und Köln, Lindau und Augsburg, Nürnberg und Augsburg, Schweinfurt, Ulm, Bamberg, Hamburg, Wien, Salzburg, Stuttgart, Leipzig, Breslau und Hamburg und Bremen, Leipzig. Braunschweig u. a. Wegen ihres Geschäftes machten auch besonders die Fleischer öfters Reisen und wurden zur Bestellung von Briefen gebraucht, weshalb an manchen Orten Süddeutschlands noch in späterer Zeit eine Anstalt reitender, regelmäßig abgehender Bothen, welche Metzger-Post hieß, bestand.

Die erste, den Namen Post führende Anstalt in Deutschland richtete aber zu Ende des 15. Jahrhundertes Roger von Thurn und Taxis in Tirol ein. Sein Sohn Franz brachte auf Kaiser Maximilians Verlangen 1516 eine Reitpost von Brüssel nach Wien zu Stande und wurde zum General-Postmeister ernannt. Unter Carl V. (um 1540) legte Leonhard von Taxis eine reitende Post von Brüssel über Augsburg und durch Tirol nach Italien an; 1545 erhielt er die Bestallung als niederländischer und als Reichsoberpostmeister von Carl V., jedoch nur als Herzoge von Burgund, nicht als Kaiser, ausgefertigt. Deßhalb errichteten auch mehrere deutsche Reichsfürsten, namentlich Oesterreich, Böhmen, Sachsen, Brandenburg u. a., von 1574 an Landposten, andere widersetzten sich dem Laufe der taxis'schen Posten durch ihr Gebiet, obwohl Ferdinand I. das Haus Taxis in seiner Würde als Reichsoberpostmeister bestätigte. Das taxis'sche Postwesen verfiel gegen das Ende des 16. Jahrhundertes, bis Kaiser Mathias 1615 den Lamoral von Taxis wiederholt zum Reichsoberpostmeister und Reichsfreiherrn ernannte, auch dieser für sich und seine Nachkommen mit der Reichs-Post belehnt wurde. Der 30jährige Krieg

brachte Unordnung in das Postwesen. Seit demselben wurden aber auch Personen-Posten organisirt. So legte Pütter 1640 einen Postwagenkurs zwischen Hildesheim und Bremen an, ihm folgte 1683 der Postwagen zwischen Heilbronn und Heidelberg, zwischen Leipzig und Dresden, 1686 zwischen Nürnberg und Hof, und bis 1705 waren solche fast auf allen Hauptstrassen eingerichtet. Freilich waren diese Wagen schlecht und langsam, größtentheils unbedeckte Leiterwagen. Später kamen leinene, dann lederne Decken über die Wagen, diese bleiben aber bis zum Anfange unsers Jahrhundertes ungeheuer schwer (65 — 70 Ctr.) (Pierer, Univ. Lexikon 3. Aufl. 12. B. S. 387 — 397. Literatur: Klüber, das Postwesen in Deutschland, wie es war, ist und sein könnte, Erlangen 1811; (Klüber), patriot. Wünsche, das Postwesen in Deutschland betreffend, Weimar 1814; Stängel, das deutsche Postwesen in geschichtl. und rechtl. Beziehung, 2. Ausg. Stuttgart 1847 u. a.).

Die Post, welche mit zu den Begründern einer neuen Zeit gehört, scheint in den österr. Provinzen früher als in den böhmischen aufgekommen zu sein. Die erste Postanstalt entstand in Tirol. Kaiser Maximilian ließ 1516 durch den zum niederländischen Postmeister ernannten Franz von Taxis eine Reitpost zwischen Wien und Brüssel einrichten, deren sich 1519 zur Beförderung von Briefen bedient wurde (Buchholz, Ferdinand I. 1. B. S. 176). Im Jahre 1522 veranlaßte die Gefahr vor den Türken die Errichtung einer Reichspost über Nürnberg nach Wien, welche aber mit dem Frieden wieder einging. Als sich Ferdinand um die böhmische Krone bewarb, trugen seine Kommissarien darauf an, daß der schnellen Korrespondenz wegen eine oder zwei Posten zwischen Linz und Prag angelegt würden, welche ohne Unterlaß hin und wieder gingen. Ferdinand verordnete aber (15. Oktober 1526), die Post sollte von Wien aus nach Prag gelegt werden (eb. 2. B. S. 412). Kurz nachher (1531) wird der Post in St. Pölten erwähnt (eb. 9. B. S. 49).

In Ungarn dürfte schon König Mathias Corvinus († 1490) eine Art Post eingeführt haben, indem er bei den, mit drei Pferden bespannten leichten ungarischen Wägen, Kocsi genannt (welcher Namen in alle europäische Sprachen überging), den Wechsel der Pferde und Wägen eingeführt haben mag (Mailath, Gesch. der Magyaren, 1. Aufl. 3. B. S. 181, 237, 2. A. II. 347).

Zwischen Wien und Preßburg bestand schon 1530 eine ordentliche Postverbindung. 1558 waren bereits beständige Posten in Ungarn eingeführt (Hormayr's Archiv 1825 S. 302).

Die älteste Spur der Briefpost-Anstalt in Mähren fällt in die Zeit des Königs Mathias. Cardinal Dietrichstein stellte 1608, als die Vorschritte des Erzherzogs Mathias gegen den Kaiser Rudolph in Prag einen schnelleren Verkehr erforderten, diesem vor, daß die unverweilte Aufstellung einer Post zwischen Prag und Mähren höchst nothwendig sein werde (Hurter, Ferdinand II. 5. B. S. 235). 1610 bewilligten auch die mähr. Stände dem (ungar.)

Königs Mathias zur Errichtung der Posten bis zur Erlangung der böhm. Krone jährlich 2.200 fl. (Lukſche, Notizen zur Verfaſſung Mährens S. 156). Nachdem er ſie erworben hatte, liehen ihm die mähr. Stände zur Erhaltung der Poſt noch 2000 fl., verzichteten auch (1614) auf deren Rückzahlung; zu weiteren Leiſtungen ließen ſie ſich aber nicht herbei. Die n. öſterr. Stände übernahmen die Errichtung der Poſt von Wien bis Ens, die oberöſterr. gingen aber auf das Anſuchen des Königs Mathias (1610), dieſelbe bis Linz auszudehnen, nicht ein, wünſchten zwar kurz nachher, bei dem gefährlichen Auftreten des paſſauer Volkes, ſelbſt die Errichtung einer Roß- und Fußpoſt von Linz nach Wien, dieſelbe kam aber nicht zu Stande und auch die lange vorher beſtandene Pferdepoſt in Ens gelangte in Verfall (Spaun, die Verkehrsmittel unſerer Gegenden in früheren Jahrhunderten, Linz 1848, S. 11). Mathias beabſichtigte auch (1612) die Poſt in Schleſien zu errichten*); es ſcheint

---

*) Wir laſſen hier aus den mähr. Landtags-Pamatken- (Gedächtniß-) Büchern IV. vom Jahre 1601 — 1611 fol. 489 und 501, dann V. vom Jahre 1612 — 1630 fol. 6, 9, 43 und 48 Auszüge in deutſcher Ueberſetzung folgen:

a. Die Stände beſchließen bei dem zu Brünn am Donnerſtage nach Cantate (13. Mai) 1610 gehaltenen allgemeinen Landtage über die ihnen durch den Landeshauptmann mündlich mitgetheilte Aufforderung des Königs wegen Einführung der Poſt auf Landeskoſten, dieſe Angelegenheit bis zum nächſten allgemeinen Landtage zur Berathung zu vertagen, und ſodann hierüber zu berichten.

b. Bei dem allgemeinen Landtage, welcher in Folge der Ausſchreibung des Königs Mathias, als Anwärters auf die böhm. Krone, ausgeſchrieben und am Dienſtage vor Johann dem Täufer (22. Juni) 1610 zu Olmütz gehalten wurde, beſchließen die Stände, bis zu der Zeit, wo Se. Majeſtät den böhm. Thron beſteigen wird, jährlich aus Landesgeldern zur Förderung der Poſt im Lande 2200 fl. mähr. Rechnung zu geben.

c. Der 10. Punkt der k. Propoſition auf dem allgemeinen Landtage, welcher um das Feſt Maria Himmelfahrt (15. Auguſt) 1612 zu Brünn in Gegenwart des Erzherzogs Maximilian, als Stellvertreters des Königs, gehalten wurde, lautet:

Weil es in den ſchweren und gefahrvollen Zeiten noth thut, daß Se. kaiſ. Majeſtät das Nothwendige in Ihre Länder ſo ſchnell als möglich vermelden, die getreuen Unterthanen in erforderlichen Fällen ſchnellſtens zu dem kaiſ. Hofe Zuflucht nehmen und auch perſönlich zu Sr. Majeſtät eilen; fordert Seine kaiſ. Majeſtät die Stände auf, die Verpflichtung, welche ſie in Abſicht auf die Erhaltung der Poſt auf ihre Koſten ſeit einiger Zeit bis zur Beſteigung des böhm. Thrones auf ſich genommen, aus den erwähnten Gründen noch weiter auf ſich zu laſſen, weil Se. kaiſ. Majeſtät Willens iſt, auch im Fürſtenthume Schleſien die Poſt zu errichten, und den Poſtmeiſtern die Handhabung der Ordnung anzuordnen, damit die Bewohner an dieſer Erleichterung Theil nehmen könnten.

Die mähr. Stände gaben hierüber folgende Erklärung ab: In Betreff des weiteren Begehrens Seiner kaiſ. Majeſtät, es wollen auf Herſtellung von Neuhäuſel nebſt den in dem vorigen Landtage beſchloſſenen 6.000 fl. noch 12.000 fl. bewilligt werden, würden die Stände ſich gern bereit erklären, demſelben zu entſprechen, wenn nicht ihre Schulden, mit

aber nicht dazu gekommen zu sein, denn erst Ferdinand II. errichtete die k. Post von Wien nach Breslau (Schles. Landsmann, 1626, 4. S. 7, in Wuttke's Schlesien 2. B. S. 83). Derselbe gab übrigens auch schon 1621 eine eigene Postordnung (im Codex Austriacus 2. B. S. 167), welche 1624 und

---

denen sie noch immer belastet sind, im Wege stehen würden. Mit Rücksicht auf dieses Hinderniß und nicht bloß ihre sondern auch die Unvermögenheit ihrer Unterthanen bitten sie den Erzherzog Maximilian um Entschuldigung bei dem Könige, indem sie weder in der obigen Angelegenheit, noch in Betreff der Erweiterung der Post im Lande aus vielen schicklichen Gründen Verpflichtungen übernehmen können, insbesondere, da keine anderen Länder auf die Post beitragen.

d. Auf dem allgemeinen Landtage, welcher am Donnerstage nach Kilian (10. Juli) 1614 zu Olmütz in Gegenwart des Erzherzogs Ferdinand, als Stellvertreters des Königs, gehalten wurde, proponirte dieser Folgendes:

Wie auf die erwähnte Zeit der Landeshauptmann, sowie die höchsten Landesbeamten und Richter der Markgrafschaft Mähren auf die an sie von Sr. Majestät ergangene Aufforderung zur Erhaltung der Post 2000 fl. vorgeliehen haben, welche Geneigtheit Se. Majestät nicht nur wohlgefällig aufnahm, sondern auch gnädig sich verbindlich machte, auf dem künftigen Landtage bei seinen treuen und lieben Ständen das Begehren zu stellen, womit dieselben die geringe Summe auf sich selbst zur Bezahlung übernehmen, oder, Falls dies nicht erreicht werden sollte, dieselbe Summe aus der genehmigten (Geld-) Hilfe entrichtet werden. Und weil Seiner kais. Majestät, so wie den Ständen an der Erhaltung der erwähnten Post sehr gelegen ist, mittelst welcher sie in unvorhergesehener (Zeit) und eingetretenem Bedarfe, insbesondere in diesen gefahrvollen Zeiten, schnelle und angelegentliche Hilfe bei Seiner kais. Majestät finden können, weßwegen Seine Majestät von den Ständen gnädig zu verlangen geruhten, womit dieselben nicht bloß die 2000 fl. wie oben berührt zur Bezahlung auf sich übernehmen, sondern auch wegen einer bestimmten Summe, welche zu demselben Bedarfe alljährlich gewidmet wäre, sich berathen und unter einander verabreden. —

Die Stände gaben hierüber folgende Erklärung ab:

Zu dem Begehren Seiner Majestät lassen wir von jenen 2000 fl., welche von Seiner Majestät höchsten Beamten und Landesrichtern zum Wohlgefallen Seiner Majestät wegen der Erhaltung der Post im Lande auf jene Zeit vorgeliehen wurden, ab, und genehmigen, damit sie nicht von der für dieses Jahr bewilligten Steuer (Berna) abgestoßen werden; daß wir aber wegen dieser Post weiter Zugeständnisse machen, oder aus Landesgeldern auf dieselbe verwenden, dieß können wir aus gewissen und schicklichen Ursachen keineswegs thun. Weßwegen wir Euere erzherzogliche Durchlaucht in aller geziemenden Hochachtung bitten, daß Hochdieselben für uns, so wie in andern, so auch in dieser Angelegenheit bei Seiner Majestät dem Könige und unserem gnädigsten Herrn gnädige Fürsprache einlegen (entschuldigen) werden.

Weil wir gegen unsern allergnädigsten königl. Herrn die ergebene und unterthänige Hoffnung hegen, daß Er dieses freiwillige und aus aufrichtiger unterthäniger Liebe, jedoch in allem nur auf ein Jahr gemachte Zugeständniß nicht bloß dankbar und gnädig von uns anzunehmen, sondern auch, da dieses aus keiner Verpflichtung, sondern aus aufrichtiger Liebe und treuer Unterthänigkeit, aus gutem und freiem Willen zum gnädigen Wohl-

1625 erneuert und 1662 wieder kund gemacht wurde. Wegen des Verkehrs mit den Unirten hatten die böhm. Direktoren 1619 eine neue Post von Prag nach Nürnberg angelegt (Hurter 7. B. S. 409).

Es waren dies jedoch nur Anfänge, welche sich zudem nur auf einige Hauptrouten beschränkten. Als 1592 die Erzherzogin Maria ihre Tochter Anna dem polnischen Könige Sigismund als Braut aus Gratz über Wien durch Mähren nach Krakau zuführte, wurde für die Dauer des Verweilens der ersteren eine Fußpost nach Krakau eingerichtet, für welche 15 Fußbothen in Bewegung waren (Hurter, Ferd. II., 3. B. S. 49, 5. B. S. 362). Bei wichtigen Ereignissen durften die Kosten eigener Eilbothen nicht gescheut werden (eb. 5. B. S. 315, 361). Und wie wenig bequem die Posten, selbst für Personen der höchsten Stellung, waren, zeigt die Bitte der Gemahlin des Erzherzogs Ferdinand (1608), als sie ihn vom Reichstage zu Regensburg an das Todeslager seiner Mutter nach Gratz rief, er möchte sich mit dem Postreiten nicht zu viel auflegen, damit er nicht erkranke (eb. S. 316).

In den österr. Ländern hatte sich schon Peter Joseph Freiher von Paar unter Kaiser Maximilian um die Einführung des Postwesens verdient gemacht und nebst seinem Bruder Johann Baptist Privilegien erhalten, welche ihnen Kaiser Ferdinand I. 1559 bestätigte. Johann Baptist erhielt 1570 (?) vom Kaiser Rudolph II. das Erbland-Postmeisteramt für sich und den jedesmaligen Aeltesten des Geschlechtes (Sommer's Böhmen, 5. B. S. 33). Kaiser Mathias verlieh das ungarisch-böhmische Obersthofpostmeisteramt dem Hause Taxis, übertrug es aber 1612 an den Freiherrn Carl Magni. Sein Sohn Hans Jakob erlangte zwar vom Kaiser Ferdinand II. nebst der Bestätigung in dieser Eigenschaft auch die Postanstalt in Oesterreich ob und unter der Ens (in Tirol standen die Briefposten unter dem Landpostmeister Paul von Taxis), überließ aber um 15.000 fl. seine Rechte an den innerösterreichischen Erbland-postmeister Hans Christoph Freiherrn von Paar, welcher hiedurch das Oberst-Hof- und General-Erbland-Postmeisteramt in allen Provinzen mit Ausnahme von Schlesien und der Niederlande erhielt (24. Oktober 1622), welches später (4. September 1624) zum Mannslehen der paar'schen Familie erhoben wurde. In dieser Concentrirung der Leitung der neuen Post-Anstalt erscheint sonach schon vor Jahrhunderten die Idee einer einheitlichen Einrichtung ausgeführt.

Die Postanstalt beschränkte sich anfänglich bloß auf den Transport der Briefe und kleineren Sendungen (Pakete, Geld u. a.) mittelst Wechsels der Pferde auf gewisse Entfernungen. Jedoch erlangten schon 1657 die prager

---

gefallen Sr. Majestät von uns zugestanden wurde, bezüglich alles dessen mittelst eines hinlänglichen Reverses zu bewirken geruhe, daß dieses unsern Privilegien, Freiheiten und lobenswerthen Ordnungen zu keiner Schmälerung, Beleidigung und Schaden itzt und in künftigen Zeiten wäre.

Buchdrucker Fabricius und Arnold die Bewilligung, Zeitungen mit der Post zu versenden und das wiener Diarium erschien seit 1703 an den 2 Posttagen in der Woche (S. meine mähr. Buchdrucker-Geschichte, S. 172 — 3).

Die vom General-Erbland-Postmeister zur Verreitung der Briefposten gedungenen Pferde-Inhaber stifteten sich nach und nach selbst als Postmeister*) und brachten die Stationen gegen Bezug eines verhältnißmäßigen Antheiles vom Briefporto hin und wieder erblich an ihre Familien. Die erblichen Postmeister übernahmen die Verpflichtung, die Ordinari- (Brief-) Posten unentgeltlich zu befördern (die sogenannten Erblichkeits-Ritte); dafür wurde ihnen aber das ausschließende Recht des beschleunigten Personen-Transportes mittelst gewechselter Pferde auf der Poststrasse für ihre eigene Rechnung eingeräumt. Das ausschließliche Recht der Führung des Posthorns galt zur Auszeichnung und Unterscheidung. Nebst der Ordinari-Post war auch der Estaffetendienst (die Extraordinari-Post) schon in alten Zeiten eingerichtet. Die paar'sche Familie zog allen Gewinn aus der Post-Anstalt, bis Carl VI. im Jahre 1722 das Postregale als ein ausschließendes Reservatrecht an sich zog und den jeweiligen Obersthofpostmeister aus der Familie Paar mit einem jährlichen Aequivalente von 66.000 fl, der Belassung des Titels und der obersten Leitung des Postwesens, der Postfreiheit und unentgeltlichen Postbeförderung entschädigte (S. auch Sommer 5. B. S. 33). Zugleich versuchte man (mit dem Patente vom 15. Juni 1722, in der schles. Ges. Slg., Breslau 1739, 2. T. S. 429) sowohl in Schlesien, wo das Gefälle von der Hofkammer verwaltet wurde, als in den ungarischen, böhmischen und österreichischen Ländern, in welchen die Familie Paar das Postamt zu Lehen trug, zur Erleichterung des Ordinari-Contribuenten und zum Besten des Aerars das Erträgniß der Postanstalten zu heben. Es wurden nämlich die Postfreiheiten beschränkt, die Rittgebühren von 15 Silbergroschen von jedem Pferde oder jeder Person auf einer einfachen Post von 2 Meilen auf 17 Silbergroschen

*) In Mähren erschienen sie um die Mitte des 17. Jahrhundertes unter der Bezeichnung „Postverweser" und es müssen ihrer doch schon mehrere gewesen sein, weil der Landtags-Schluß vom 27. März 1659 die unangesessenen Post-Verweser und die unangesessenen „Landgutscher vnd Fuhrleuth," so sonsten nicht contribuiren, in die außerordentliche Besteuerung, die ersteren mit 5 — 10 fl., die anderen von einem Roß mit 1 fl. 30 kr. jährlich einbezog.

Johann Georg von Metzburg, der Ahnherr der Freiherren von Metzburg, war durch 43 Jahre (1655 — 1698) kais. Postmeister in Brünn, zweimal als Gesandtschafts-Cavalier in Constantinopel, durch 39 Jahre Rathsherr und Stadthauptmann (Primator) in Brünn; unterstützt durch die Kenntniß der türk. Sprache brachte er 1683 auf Geheiß der Stände, mitten durch die Türken, welche Wien belagerten, die Kunde von deren schrecklichen Verheerungen. 1690 wurde er vom Kaiser in den Reichsritterstand erhoben. Er starb 1698 (Oesterr. Encykl. III. 661, Wolny II. 25, berichtigt nach dem Leichensteine in der brünner Jakobskirche).

erhöht, ein Aufsitzgeld in den Hauptstädten Wien, Prag, Olmütz, Brünn und Breslau eingeführt, endlich die Briefporto-Gebühren in den österr. und böhm. Ländern auf 4 kr. vom halben Bogen, außer Landes auf 6 kr. erhöht *). Allein schon 1726 wurde das Aufsitzgeld wieder aufgehoben, das Postgeld von 17 auf 15 Silbergroschen wieder herabgesetzt und nicht mehr nach der Zahl der Personen, sondern der eingespannten Pferde berechnet und die Briefgebühr mit 4 kr. für inländische und 6 kr. für ausländische einfache Briefe von einem halben Bogen oder halben Lothe bestimmt, welche Gebühr jedoch bis 4 Pfund im Inlande auf 7 fl. 20 kr., im Auslande auf 9 fl. 46 kr. und sodann weiter pr. Loth um 1 und resp. um 1½ kr. stieg (Nach dem wiener Gewichte).

Die Anstalt beförderte damal Briefe durch zweimal in der Woche hin- und wieder reitende Posten, und Personen durch Fahrten und Ritte.

Eine feste Begründung und Erweiterung mittelst Sicherung von 6 Pferden über jene, worauf die kaiserliche Besoldung gerechnet war, und wenigstens zweier Caleschen, so wie durch die Hintanhaltung der Beförderung von Briefen und Personen, dort, wo die Post zu Gebote stand, und durch gesetzliche Beschützung der Postbeförderer beabsichtigten die Postordnungen vom 8. März 1672, 16. April 1695 und 6. Juni 1726 in Mähren **). Die Verordnungen vom 16.

---

*) Vordem dürfte für in- und ausländische Briefe ohne Unterschied der Entfernung ein Porto von 6 kr., zur Hälfte bei der Auf- und zur Hälfte bei der Abgabe, zu entrichten gewesen sein, welches von ½ Loth zu ½ Loth um den gleichen Betrag stieg (Dessary S. 16).

**) Das neue, so hoch begünstigte Postregale hatte mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen. Der Obersthof- und Erblandpostmeister Graf Paar klagte 1688 dem Kaiser, daß alle Patente und zwar Punkt für Punkt unbefolgt bleiben, daß Postmeister und Postverwalter, welche sich darauf berufen, nur spöttisch verlacht werden, daß das Postwesen in gänzlichen Verfall gerathe. Die Grundobrigkeiten ignorirten entweder gänzlich die neuen gesetzlichen Bestimmungen, oder handelten ihnen geradezu entgegen, fuhren fort die Postmeister als untergebene Unterthanen zu behandeln, nahmen ihnen die Pferde, selbst wenn die Posthalter deren zur Beförderung von Courieren und Reisenden dringend benöthigten, mit Gewalt weg, um sie auf dem Felde zu Roboten zu gebrauchen; sie belegten die Häuser der Postmeister gegen das ausdrückliche Verboth mit Militäreinquartirung; die Dominien, so wie die unterthänigen Grundbesitzer erlaubten sich häufig selbst die auf ihren Gründen bestehenden alten Poststrassen mit Gräben zu durchziehen, mit Wällen und Zäunen zu verbauen. Die benachbarten Grundbesitzer kümmerten sich wenig darum, wenn gefürstete Personen und Bothschafter mehrerer Perde bedurften, als der Postmeister zur Verfügung hatte, und verweigerten hartnäckig ihre Pferde, ja es zeigte sich die größte Widerspänstigkeit, wenn es sich darum handelte, an einer neu errichteten Poststation den Posthaltern die Wohnungen und Stallungen einzuräumen, deren sie bedurften. Die größten Beschwerden aber verursachten die, welche sich selbst der Post bedienten; die Posthalter waren gegen die gewaltthätigste Zudringlichkeit der Reisenden auf keine Weise geschützt, sie konnten nicht hindern, daß diese die Pferde und Wägen „mit Aufgebung ungebührlich schwerer Sachen, Truhen, Schachteln u. s. w. allzusehr beluden, wodurch deren Fortbringung verzögert wurde;“ sie konnten nicht verhindern, „daß viele die mit den schwersten Lasten belegten Pferde ohne

November 1702, 6. und 22. Juni und 11. Juli 1722, 7. März und 28. Juni 1726 (bei Friedeberg, in Brachvogel's Gesetz- Slg. 6. B. und der Nachtrags- Slg. 2. B.) bestimmten die gleiche Posteinrichtung in Schlesien, wo das Postgefäll durch die k. schles. Kammer verwaltet wurde.*)

Abwechslung über Berg und Thal jagten," wodurch selbe „krumm, untüchtig oder gar zu todt geritten wurden, so daß oft die Posthalter aus Mangel an Pferden ihren Dienst nicht versehen konnten." Viele, welche mit eigenen Rossen, Kutschen oder wohl gar zu Fuß ankamen, begehrten an einer beliebigen Poststation ein oder mehrere Rosse, obwohl eine solche Beförderung nur jenen bewilligt war, die bei der Hauptpost aufgesessen, und vermaßen sich die Pferde aus dem Stalle zu nehmen, und ihres Gefallens wegzureiten. Die schlimmste Begegnung erfuhren die Postbeförderer von Seite der Cavaliere und Couriere. Sie verlangten oft mehr Pferde, als nöthig waren, erzwangen sie mit Gewalt, beluden die Postchaisen mit 2 oder 3 Bedienten und übermäßigem Gepäcke und bezahlten pr. Pausch, was ihnen beliebte, oft nicht die Hälfte des schuldigen Rittgeldes. Bei Weigerung der Postbeförderer, oder wenn diese wegen augenblicklichen Mangels der Pferde ihren Anforderungen nicht sogleich entsprechen konnten, „geschieht es (nach dem Wortlaute des Patentes vom 1. Juli 1686) gewöhnlich, daß die Cavaliere oder Couriere die Posthalter mit den spöttlichsten Schmach und Drohworten, mit großem Ungestümm überlaufen, ja ihnen mit Brigeln, Degen und anderem Gewehr nicht ohne augenscheinlicher Gefahr ihres Lebens, und ärgerlicher Beschimpfung des Postwesens begegnen, so daß sich dieselben verbergen oder weglaufen müssen, auch oftmals wegen solchem üblen Traktamente keine Knechte mehr überkommen können".

Die erneuerten Postordnungen vom 8. März 1672, 1. Juli 1686 und 16. April 1695 und selbst jene von 1748 sind noch mit derartigen Beschwerden angefüllt, deren oftmalige Wiederholung der sicherste Beweis ihrer Erfolglosigkeit ist. (Die Verkehrs-Mittel unserer Gegenden in früheren Jahrhunderten, von Anton Ritter von Spaun, Linz 1848 S. 24 — 26.)

*) Von dem Postrechte in Friedeberg's schles. Rechten, Breslau 1738 — 1741, I. cap. XIX., S. 96 — 110; Walther, Silesia diplom. II. 204. Um eine Idee von der damaligen Posteinrichtung zu geben, lassen wir einen Auszug aus dem Post-Patente für Schlesien vom 16. November 1702 folgen:

Jeder Post-Verwalter soll, noch über diejenige Pferde, worüber die Kayserliche Besoldung gereichet wird, sechs gutte, brauchbare, zum fahren und reiten dienliche Pferde, sambt wenigstens zwei Calessen mit allem Zugehör stets unterhalten, und solche durch anderwertige schwere Feld- und Wirthschaffts-Arbeit nicht dergestalt verderben und abmatten, daß sie hernach bey gähling vorkommenden Ritt und Fuhren entweder nicht zu Hauß, oder zum Post-Lauffen untauglich sein. ibid. §. 4.

Die Ordinari Posten so wohl Nachts als Tags, in denen vorgeschriebenen Stunden, und zwar die reuttende ohne Mitnehmung einiger Waaren, grossen Packeter, oder Personen, die fahrende aber zu Calesse mit 4. bis 6. Personen (bey welchen die von ferne mit der Post kommende jedesmahl denen, so allererst an dem Orthe auffsitzen wollen, vorzuziehen seyn,) befördern, keine aber, bei Vermeidung 10. Gulden Straffe zu Fuß, oder andere zufällige Gelegenheit bestellen, sonderlich aber die Staffeten in einem Kalop oder starcken Trap jedesmahl fortführen. ibid. §. 5.

Die Briefschwärzungen müssen aber dennoch von jeher schwunghaft betrieben worden sein, weil die Postordnungen gegen diesen Unfug fortwährend die strengsten Strafandrohungen richteten und insbesondere allen Bothen, Lehenrößlern u. dgl. das Sammeln und Austheilen von Briefen untersagten. Noch das

---

Die Stunden-Zettel bei vermerckter Saumseeligkeit von der Haupt-Post zurück gefordert, examiniret, und dem saumseeligen oder schuldigen, so die Staffeten oder Ordinari-Post bey sich zu lange aufgehalten (Fals er nicht gar erhebliche Ursache beyzubringen) von dem Salario vor jede zu viel angerechnete Stunde ein Reichs-Orth decourtiret, auch nach Befindung derselbe mit einer noch schwerern unnachsehentlichen Straffe beleget werden. ibid. §. 6.

Kein Post-Beförderer bey Verlust seines Diensts, die an andere Orther und Stationes lauthende versiegelte Ordinari Brieff-Paqueter und Brieff-Beutel, auch Staffeten, ohne habende expresse Erlaubnis von seiner vorgesetzten Instantz eröffnen, noch solches andern, wer die auch seyn mögen, zu thun verstatten, sondern selbige an den Orth, wohin sie addressiret, verschlossener liefern, ja auch die an andere Poststädte gehörige eintzele Brieffe aus eigener Gewinsucht, mit Anziehlung gewisser Bothen, oder anderer dem Post-Wesen nachtheyliger Personen, denen jenigen, in deren Ambt sie gehören, bei Vermeydung unfehlbahren ernsten Einsehens nicht entwenden solle. ibid. §. 8.

Werden in specie die auf dem fahrenden Post-Cours dienende Post-Verwalter und Beförderer ernstlich erinnert, daß sie die ihnen anvertraute Waaren und Paqueter jedesmahl in dem mitgehenden Frachtzettel, wie viel? auf was Weise conditionirter selbige an jedem Orthe ankommen? auf das fleißigste vermercken, und von solchen Paquetern keines erliegen lassen, sondern was einmahl auf die Post rechtmäßig aufgegeben worden, weiter, und bis an Orth und Stelle, wohin es gehöret, befördern. Anbey keines Weeges verstatten sollen, daß dem Kayserlichen Zoll-Regali was zu Nachtheyl aus dem Lande geführet, oder eingeschleppet, sondern alles richtig in denen Kayserlichen Zoll-Aembtern angesaget und verzollet, auch der ihnen hierinfals ertheilten Particular-Instruction gebührends und genau nachgelebet werde. ibid. §. 9.

Die Post-Beförderer sollen auf die, der Ordinari oder denen Staffeten anvertrauete, auch nur beygebundene Unter-Weeges-Brieffe, sonderlich wann dabey etwas specialiter recommendiret wird, fleißge und genaue Obsicht haben, ohne Verzug auf das schleinigste bestellen, und daferne die Brieffe fehlgiengen, oder die Personen nicht zu erfragen, selbige dorthin, von wannen sie kommen, hinwiederum remittiren; wegen des Brieff- und Paquet-Porto aber niemanden über die bereits publicirte Taxa beschweren. ibid. §. 10. Ferners.

Bleibet es unveränderlich bey dem uralten Herkommen, und der Universal-Regul, daß nemlich so offt jemand auf einer Post-Cales, oder leichten Chaise (dann die andern. Chaisen, so nur mit einem Pferd geführet werden, wie auch andere schwere Wagen sollen aller Dings verbothen, und bey Straff von denen Post-Beförderern keines Weges zu führen seyn,) auf der Post ankomt, derselbe alsdann nach Anzahl der bey sich habenden Personen, und über dieses vor den Postilion à parte, ungehindert die Cales oder Chaise nur mit zwey Pferden bespannet wäre, das gewöhnliche Ritt-Geld, id est: von der Person auf einfacher Post einen halben R. Thal. auf doppelter oder andert-halber pro Rata eben so viel bezahlen; Im Fall aber zu der Reisenden Fortbringung wegen allzu schlimmen Weeges oder anderer Ursachen mehrere Roße vonnöthen, als Personen, den Postilion dazu gerechnet, zugegen wären, nach Anzahl der Post-Pferde die Bezahlung geschehen; Und

Postpatent von 1770 setzte auf die vorschriftwidrige Versendung der Briefe nicht mit der Post die Strafe von 12 fl. für jeden einfachen Brief.

In Mähren und Oesterr. Schlesien gab es bis zur Mitte des 18. Jahrhundertes nur zwei Postrouten, nämlich a) von Wien nach Prag und b) von Wien über Brünn und Olmütz nach Breslau und und zwar in den Zweig-Richtungen 1) über Reisse, 2) über Troppau und Ratibor.

---

wann zwey, drey, oder mehr zusammen gehörige Calessen mit- oder nacheinander kommen, ein Postilion per discretion nachgesehen, auch bey der Ordinari-fahrenden Post ein mehrers nicht, dann ein Reichs-Orth von der Person auf jede Meile genommen, und der Postilion hiebey nicht bezahlet werden solle. ibid. §. 11.

Ein Post-Verwalter, wann er wegen vorhin gehabter viel-fältigen Ritt, keine Pferde bey Handen haben, noch von jemand andern um die billige Bezahlung solche verschaffen kan, soll mit aller Bescheidenheit denen auf der Post Reisenden die Unmöglichkeit repraesentiren, und selbige zur Gedult verweisen, hernach aber, so bald die Gelegenheit zur Beförderung vorkommen, und vorhero die Bezahlung geschehen, (als welche allemahl zuvor erlegt werden soll) aufs beste als immer möglich, dieselbe fortführen; würde aber über Verhoffen, jemand, er mag hohen oder niedern Standes seyn, bey so augenscheinlicher Unmöglichkeit denen Post-Beförderern gleichwohl einige unziemliche Gewalt anzuthun sich nicht scheuen, so wird denen Post-Beförderern, mit Zuziehung jedes Orthes Obrigkeit, und wann es die höchste Unumgängliche Noth erfordert, Gewalt mit Gewalt abzuwehren, und eine in allen Rechten zugelassene Defension vorzukehren, Fug und Macht ertheilet. ibid. §. 12.

Wann aber ein Post-Beförderer alle Perde bis auf ein eintziges auf der Post-Straße hat, soll er solch Pferd keinem geben, sondern solches zum eigenen Dienst Ihro Kayserlichen Majestät zuruck halten. ibid. §. 13.

Kein Post-Beförderer soll schuldig seyn, jeden Passagier, wie er von der Haupt- oder andern Post fahrend, oder reutend hinkommet, weiter zu befördern, sondern wegen Unterschied des Weges, Gebürges, Morasts, und dergleichen eine differentz gemacht, und nach jedes Orthes Gelegenheit die Beförderung eingerichtet werden. ibid. §. 14.

Damit durch die Post nicht etwann einige verdächtige, oder aber auch begangener Missethat halber flüchtige Person in oder außer Landes geführet werde, so soll kein Post-Beförderer bis auf die vierte einfache Post einigen, absonderlich unbekannten Menschen, so von der Haupt-Post nicht mit Post-Pferden bei ihnen ankomt, oder sonst einen Paßirungs-Zettel von derselben fürzuweisen hat, zu befördern sich keines Weges unterstehen, auch alle andere Post-Verwalter und Beförderer schuldig seyn, wann Reisende bey ihnen zum ersten die Post nehmen wollen, selbige ihrer Person und Standes halber mit aller Bescheidenheit zu examiniren und zu befragen; Wie dann auch die jenige, so mit ihren Stationen die nächste an der Haupt-Post seyn, wann Reisende von ihnen dahin zu befördern vorkommen, jedesmahl derer selben Nahmen auf einen Zettel verzeichnen, und solchen hernach durch ihre Postillions bei der Haupt-Post zu verläßig abgeben lassen sollen. §. 15. ibid.

Es soll auch kein Post-Verwalter jemanden Abseits auser der Ordinari-Post-Straß befördern, es sei dann, daß eine wohl-bekandte, im Land angesessene Person auf ihre Herrschafften, Güther oder andere Orthe, außer der Post-Straßen, geführet zu werden verlangete,

Müller's große Karte von Mähren aus dem Jahre 1720 zeigt in den genannten Ländern nur folgende Poststrassen (viæ postarum):

1. Die Strasse von Wien über Staatz, Neudorf und Dirnbach, dann rechts bei dem Breuner-Schlössel vorüber in Oesterreich, weiter a) über Bratelsbrunn, Nikolsburg, bei Pardorf, Bergen und Ober-Wisternitz vorbei, über Muschau, wo der Tayafluß übersetzt wurde, nach Mariahilf oder b) in gerader Richtung über Prerau, Dürnholz, wo die Taya überschritten wurde, Mariahilf, Pohrlitz, Rohrbach, Woykowitz, Raigern, Mödritz, bei Prisenitz und Unter-Gerspitz links, bei Ober-Gerspitz rechts vorbei, hier die Schwarzawa überschreitend, über Kumrowitz nach Brünn. Auf diesem Zuge gab es nur in Nikolsburg, Pohrlitz und Brünn Poststationen (die von den homann'schen Erben 1740 herausgegebene Generalkarte Mährens von Müller (und nach derselben die mähr. Karten von Lidl, 1742, und Le Rouge, 1742), zeigen schon den Zug der wien-brünner Poststrasse über die Poststationen Wolkersdorf, Gaunersdorf, Kötzelsdorf in Oesterreich, dann über Nikolsburg (Post), Muschau, Pohrlitz (Post) Rohrbach, Raigern und Mödritz nach der Post-Station Brünn).

2. Von Brünn über Raußnitz, (wohin die Strasse nicht eingezeichnet ist), Wischau (Post), Prödlitz, Proßnitz (Post) nach Olmütz (Post); (ein sogenannter Königsweg — via regia im Gegensatze der Poststrasse — ging von Prödlitz über Kralitz nach Olmütz; die Karte von 1740 hat ihn nicht mehr).

3. Von Olmütz über Sternberg (Post), Deutschhause, Braunseifen (Post), Friedland in Mähren, Engelsberg (Post), Würbenthal (Post), Zuckmantel (Post) in Schlesien nach Neisse und Breslau.

4. Von Sternberg über Bärn, Hof (Post), Heidenpiltsch, Döschna, Schlackau in Mähren nach Troppau (Post) und Ratibor.

Nach der großen müller'schen Karte von 1720 gab es daher nur zwei Poststrassen, nämlich von Wien über Brünn und Olmütz a) über Neisse b) über Troppau nach Schlesien, beziehungsweise Breslau, auf welchen sich in Mähren 9, im dermal österr. Schlesien 4, zusammen 13 Poststationen befanden.

Auf der von den homann'schen Erben 1740 herausgegebenen Generalkarte Mährens von Müller (und nach dieser mit Fehlern auf den Karten von Lidl 1742, und Le Rouge 1742) erscheinen auch schon die Poststrassen:

---

und solches ohne des Post-Beförderers gar zu grossen Ungelegenheit füglich geschehen könte, allermaßen dergleichen Seiten-Fuhren aus keiner Schuldigkeit denen Post-Beförderern zu gemuthet werden sollen. ibid. §. 16.

Weilen denen Lehn-Rößlern und Bothen, die Leuthe mit vorreutenden Knechten, und aufgebundenen Fell-Eisen, wie auch das Post-Horn zu führen, und das Brieff-Sammlen in Städten, wo Kayserliche Post-Stationes angeleget, verbothen, als sollen die Post-Verwalter darauf Acht haben, damit die Uebertreter, mit jedes Orthes Obrigkeitlichen Assistenz, zu gehorsamen angehalten werden mögen. ibid. §. 17.

5. von Wien über Stockerau, Hollabrunn, und Pulkau in Oesterreich, Fratting, Pißling, Zlabings, Rudoletz, Walterschlag in Mähren, Königseck und Neuhaus in Böhmen nach Prag. In den genannten österr. Orten, dann zu Fratting und Zlabings in Mähren bestanden Poststationen. Als die Strasse von Wien nach Prag über Znaim und Iglau gebaut wurde, ging die Post in Zlabings, wo die Ritter von Rolsberg, Herren auf Kirchwiedern und Maires, kaiserl. Postmeister waren, unter M. Theresia ein (Wolny VI. 526) und kam nach Schelletau (Lidl läßt auch eine Postverbindung von Brünn über Pohrlitz und Znaim, einerseits über Ebnitz und Frain nach Fratting, andererseits über Harbegg nach Langenau an die wien-prager Strasse bestehen).

6. Die Poststrasse von Wien, beziehungsweise Hollabrunn, Schattau, Znaim, Wolframitzkirchen, Lispitz, Budwitz, Schelletau und Stannern nach Iglau und über Deutschbrod nach Prag, auf welcher Route jedoch nur in Znaim eine Post war.

Nach der müller'schen Karte von 1740 gab es daher in Mähren die 12 Poststationen: Fratting, Zlabings, Znaim, Nikolsburg, Pohrlitz, Brünn, Wischau, Proßnitz, Olmütz, Sternberg, Hof und Braunseifen, im jetzigen Oesterr. Schlesien die 4: Engelsberg, Zuckmantel, Jägerndorf und Troppau (Würbenthal hat diese Karte nicht mehr).

Die Briefpost ging 1692 (Weingartens Manuale, Prag 1694, S. 299) und 1722 nur zweimal in der Woche von Breslau, Neisse, Olmütz und Brünn nach Wien und zurück. Noch 1738 kamen von Wien nach Breslau und gingen von da dorthin nur zwei reitende Posten in der Woche und fahrende bestanden nur von und nach Leipzig (2mal) und Berlin (1mal). Der Kours von Breslau nach Wien von 48 Meilen ging über die Poststationen Ohlau, Grotkau, Neisse, Zuckmantel, Engelsberg, Braunseifen, Sternberg, Olmütz, Proßnitz, Wischau, Brünn (4 Meilen), Pohrlitz (4 Meilen) Nikolsburg, Poisdorf, Gaunersdorf und Wolkersdorf (Friedeberg I. Kap. 19 S. 108). Post-Kurse bestanden in Breslau von und nach Wien, Prag, Leipzig, Berlin, Hamburg, Danzig, Warschau und Krakau. 1715 wurde ein neuer Post-Kurs von Neisse nach Schweidnitz angelegt. Nach Brünn kamen noch in den ersten Jahrzehenden des 18. Jahrhundertes nur die schlesische und die wiener Post, jede nur zweimal in der Woche, und eben so gingen von Brünn nur die wiener Post, nämlich nach Ungarn, Italien, ganz Oesterreich, wie auch Regensburg und dem ganzen römischen Reiche, dann die Post nach Schlesien, Neisse, Glaz, Troppau, Prag und ganz Böhmen, auch nach Leipzig und Hamburg, zweimal in der Woche ab. Und noch bis zum Jahre 1750 kamen nach Brünn und gingen von da ab nur die wiener, schlesische und prager Post (aus ganz Böhmen, auch Iglau und Znaim) und nur zweimal in der Woche (brünner Titular-Kalender).

Der Postmeister im Herzogthume Troppau erhielt (1712) vom Lande eine Bestallung von 150 fl.

II. Periode.

(Von der Mitte des 18. Jahrhundertes bis Joseph II.)

Mit dem Straßenbaue kam auch die Postanstalt in Aufnahme.

Durch neue gesetzliche Bestimmungen (die Postordnung, die erneuerte und verbesserte Postordnung und das Post- und Bothen-Patent, alle drei ddo. Wien 16. Dezember 1748) sicherte die Regierung das Monopol vor Verkürzungen, und gab demselben eine feste Gestaltung*).

Zur besseren Einrichtung des Postwesens wurde für die gesammten Erbländer ein General-Postdirektorium errichtet, zu dessen größerer Wirksamkeit später der oberste Kanzler Graf Haugwitz an dessen Spitze trat (a. h. Resolution 14. Jänner 1750). Dasselbe hatte das publicum et politicum des Postwesens überhaupt, in Mähren hatte die Deputation und beziehungsweise die, an ihre Stelle getretene Repräsentation und Kammer das Oekonomische zu besorgen und vorzüglich die Postpatente handzuhaben, daher ihr auch die Oberpostamts-Verwaltung (das Hauptpostamt) und die Postbeamten im Lande untergeordnet waren (a. h. Resolutiou 14. Februar 1749, 25. Oktober 1760).

Zur Fortsetzung und Festhaltung des bereits besser eingerichteten Postwesens schuf man später eine, vom Postdirektorium abhängige Kommission in Postsachen (Oberpostkommission, in Postsachen subdelegirte Hofkommission) unter dem Vorsitze des Oberst-Hof- und General-Erblandpostmeisters Grafen Paar (a. h. Resolution 6. Oktober 1755, 8. November 1755, 14. Februar 1756).

Durch den Receß vom J. 1722 und den im J. 1743 erfolgten Receß wurde zwar die paar'sche Familie hin und wieder beschränkt; dieselbe blieb aber doch in der Administration der Postanstalt unter dem Titel Hofpostkommission bis zum Jahre 1783 und erst am 15. Juli 1813 begab sich die fürstlich paar'sche Familie, mit Beibehaltung des Titels eines Oberst-Hof- und General-Erblanden-Postmeisters, des Aequivalentes und der persönlichen Rechte und Begünstigungen, der Verwaltung.

---

*) Wir müssen uns hier darauf beschränken, die Post-Vorschriften dieser Periode, in so fern sie auf den Organismus nicht Einfluß nehmen, nur zu beziehen, als, nebst den oben erwähnten, das Cirkular der mähr. Landesregierung vom 14. April 1749, die Patente vom 21. März, 27. August und 11. September 1750, die Circ. v. 26. Oktober 1750, 18. Jänner, 20. und 27. Februar und 1. September 1751, das Patent vom 20. September 1751, die Circ. vom 6. Dezember 1751, 14. August, 7. Oktober, 17. November, 11. und 18. Dezember 1752, 26. April 1753, 13. September 1754, 25. Oktober 1755, das Patent vom 8. Februar 1772, die Circ. vom 5. August 1774, 18. Februar, März und 2. Juni 1775, das Patent vom 19. März 1776, die Circ. vom 23. Februar, 3. August und 13. Dezember 1782, 7. und 18. Jänner, 5. Mai, 10. Juni und 31. Oktober 1783, das Hfdt. 13. September 1784 u. a.



Erst seit der Errichtng der Postbuchhaltung im J. 1769 besteht eine Controlle.

Zur Vervollkommnung der Anstalt bestellte man nicht nur in Städten und Märkten, wo keine Post war, Briefsammler für den Ort und die Umgegend (Postbothen-Patent 16. Dezember 1748), sondern es wurde auch das Briefporto und die Taxe von größeren und schwereren Schrift-Paqueten ermäßigt, die Zahlung des Briefportos bei der Aufgabe für das Inland aufgehoben, und dessen Abnahme im Orte der Abgabe angeordnet.

Um die in- und ausländische Korrespondenz zu beschleunigen, wurden gegen die meisten Hauptstädte der Erbländer Journalieren und täglich reitende Posten eingerichtet*) und, als Krone des Werkes, eigene Diligencen oder wochentlich abgehende und ankommende Postwägen eingeführt, um auch schwerere Waaren und Sachen, welche die reitende Ordinari-Post nicht aufnehmen konnte, richtig und schleunig zu befördern (Patente, Wien, 21. März 1750 und 20. September 1751)**). Diese Postwägen wurden den reitenden Ordinari-Posten gleichgehalten und daher angeordnet, sie bei den Linien, Wegmäuten und andern Auflagen frei passiren zu lassen (Circ. 26. April 1753).

Die Anlegung neuer, oder Verlegung alter Poststationen, so wie die Regulirung der Entfernung und Gebühren, blieb nicht zurück. Der erste Postwagen (diligence) im Lande fuhr auf der schlesischen Hauptstrasse von Wien über Brünn und Olmütz am 1. Juni 1749, als Verkündiger einer neuen Epoche; ein zweiter Ordinari-Postwagen oder Diligencefahrt wurde später für die neue Strasse von Brünn über Rossitz, Namiest, Trebitsch, Stannern und Iglau nach Prag und weiter nach Leipzig, Berlin, Hamburg u. a. eingeführt und sofort der iglauer Landschaftsbothe abgeschafft. Der Postwagen fuhr jeden Sonntag von Brünn ab und daselbst kam jeden Montag ein anderer von dort an (Repräsdt. 7. Oktober 1752).

---

*) Im Jahre 1750 gingen tägliche Posten von Wien ab in das Reich, nach Gratz, Prag, Brünn, Olmütz, Znaim, Preßburg und zurück. Vom 8. August 1750 an gingen von Brünn tägliche Posten nach Olmütz, Prag, Iglau, Znaim, Wien, Preßburg, Grätz, Linz, Baiern, Schwaben, Franken, Rheinland, Frankreich, Niederland und Holland und kamen aus allen diesen Gegenden täglich nach Brünn. Diese Verbindung war jedoch nicht direkt, denn bis in die Zeiten Joseph II. kam nur die wiener Post täglich nach Brünn und kam dahin, während die olmützer 5, die böhmische 2, die schlesische 1 und 2 und später auch eine ungarische 2mal, endlich der znaimer Post-Bothe 1mal in der Woche zu- und abgingen (brünner Titular-Kalender).

**) Die Postwagen-Anstalt begann ihre Thätigkeit im Jahre 1749 mit einer wochentlich einmaligen Fahrt von Wien bis Regensburg. Im Jahre 1750 kursirten bereits Diligencen zwischen Wien und Linz, Passau, Triest, Prag, Troppau und Breslau, bis 1783 erst wochentlich 6 von Wien aus, 1791: 16, 1820 im Ganzen 41 wochentliche und 7 vierzehntägige Postwägen.

Bei Verlegung der Kaiserstrasse von Sternberg nach Giebau kam auch die Post-Station daher (Circ. 11. Dezember 1752), später aber wieder zurück (Repräsent. Circ. 25. Oktober 1755). Ein neuer Postkurs wurde 1755 von Olmütz nach Königgrätz gegen Prag, nachher ein anderer von Brünn nach Göding gegen Ungarn (Hfdt. 8. April 1769) eröffnet.

Am 1. April 1775 nahm die Postwagensfahrt von Brünn über Olmütz, Troppau und Bielitz nach Lemberg in das neu erworbene Galizien, jedoch vorläufig nur bis Teschen, ihren Anfang (brünner Intelligenzblatt 1775); kurz nachher kam sie aber auch von Lemberg über Casimir nach Bielitz zu Stande (Circ. 2. Juni 1775).

Von welch' geringem Umfange damal noch die Postgeschäfte waren, zeigt der damalige Bestand (1770) des k. k. mähr. Oberpostamtes, welches nur 1 Oberpostverwalter, 1 Kontrollor, 2 Postoffiziere und 1 Briefträger, dann der k. k. Postwagensexpedition, welche 1 Expeditor, 2 Conducteurs und 1 Packer zählte.

Die Postanstalt wurde auch in Oesterr. Schlesien durch die neuen Postordnungen von 1748, die Errichtung eines Oberpostamtes in Troppau, die Einführung der fahrenden Post (diligence) nach Troppau und Breslau (Patent 5. August 1750), die Anlegung neuer Poststationen 1769 u. m. a. geordnet und vervollkommt. Das Postgefälle gab im Jahre 1749 ein Erträgniß von 3019 fl., die Auslagen für die k. k. Postämter, nämlich das Hauptpostamt in Troppau und die Postbeförderer in Jägerndorf, Zuckmantel, Engelsberg, Teschen und Jablunka, nebst den Adjuten für die mähr. Postmeister in Braunseifen, Sternberg, Hof und Mähr. Ostrau, betrugen 1.637 fl. Nichts zeigt wohl besser als diese Ziffer, wie wenig die Verkehrsverhältnisse noch entwickelt waren.

So lange nicht Postwägen eingeführt waren, war die Benützung der Ordinari- oder reitenden Post zur Versendung schwererer Gegenstände (Frachten) den Privaten ausdrücklich untersagt und solche mußten mit Privat-Gelegenheiten versendet werden, wenn sie nicht zur Absendung mittelst eigener Staffeten zur Post aufgegeben werden wollten. Mit der Einführung der Postwägen trat aber das ausschließliche Recht der Postanstalt zur Beförderung gewisser Frachtstücke ein. Das Patent vom 5. August 1750 behielt nämlich alle Frachtstücke an Waaren, Schachteln, Paketen, Akten u. s. w. bis 20 Pfund überall, wo Postwägen eingeführt waren, der neuen Postwagens-Anstalt, dann Geld-Groppi und mit Geld oder Pretiosen beschwerte Briefe ohne Unterschied des Gewichtes unbedingt der (reitenden oder fahrenden) Post zum ausschließlichen Transporte auf den Poststrassen vor. 1785 wurde dieser Vorbehalt auf Sendungen bis 10 Pfund beschränkt. Das Hofdekret vom 18. Dezember 1806 verwies aber die Schriftenpakete unter 1 Pfund an die Briefpost, während das Patent vom 13. September 1776 das höchste Gewicht

der, zur Versendung mit der Ordinari-Post geeigneten Pakete auf 5 Pfunde beschränkt hatte.

Auf Poststrassen blieb das Recht zum Pferdewechsel Behufs des Personen-Transportes ausschließend den Postmeistern vorbehalten, auch bei den vom Staate später eingeführten periodischen Fahrten. Auf der Poststrasse durften nebst der Post nur die berechtigten Fuhrleute Reisende um Geld führen, jedoch vor Zurücklegung von 6 Posten (12 Meilen), oder bevor der Reisende, welchen sie führten, nicht wenigstens 3 Tage an einem Orte zugebracht hatte, weder die Perde wechseln, noch innerhalb 6 Posten einem andern Fuhrmanne Reisende zur weiteren Beförderung überbringen d. h. förmlich zuführen und die ihnen so überbrachten übernehmen (Patente 8. Februar 1772, 24. Okt. 1782).

Die neue Briefpost-Taxordnung (Patent 21. März 1750) stellte die obligate Halbfrankatur ab, verordnete die Einhebung der ganzen Gebühr bei der Zustellung der Sendungen, setzte für in- und ausländische Briefe eine gleiche Taxe von 8 und 6 Kreuzern für einen einfachen Brief fest und ermäßigte wieder die bisherige Progression von 4 Loth an. Schon im nächsten Jahre erschien wieder eine Taxordnung, welche, mit einer geringen Aenderung, die Tarifsätze für ausländische Briefe beibehielt, dagegen für inländische Briefe, unter Wiederaufnahme der obligaten Halbfrankatur, eine Distanz-Porto nach 3 Klassen, mit 8 und 6 kr., bestimmte. Dabei blieb es, mit unbedeutenden Modifikationen, bis zum 1. November 1789, wo der bisherige Unterschied zwischen in- und ausländischen Briefen wieder aufgehoben, die obligate Halbfrankatur aber, und eben so die Taxe für den einfachen Brief mit 8 kr. beibehalten wurde, welche nur für ausländische Briefe ganz, für inländische zur Hälfte vom Aufgeber, zur Hälfte vom Empfänger zu entrichten war. Dagegen wurde die Progression von 1/2 zu 1/2 Loth wieder aufgenommen (S. Dessary S. 17 — 19).

III. Periode.

(Von Joseph II. bis in das 3. Jahrzehent des 19. Jahrhundertes.)

In Joseph II. schöpfungsreicher Zeit erfuhr nach dessen Willen auch das Postwesen durch die Verwandlung der doppelten und anderthalb Poststationen *) in einfache und durch Errichtung neuer Post-Kurse und Post-Stationen eine umfassende Regulirung (Hofdekrete 6. November 1783, 3. März 1785).

Das Hofdekret vom 3. März 1785 setzte fest, daß auf eine Post zwei Meilen oder 8000 Klafter zu rechnen und eine Entfernung von 2000 Klaftern,

*) Als solche 1 1/2 Posten waren jene von Brünn nach Pohrlitz und von Pohrlitz nach Nikolsburg auf der wiener Strasse (Circ. der Repräsentation vom 27. Februar 1751, zugleich die Verlegung der Post von Lechwitz nach Mißlitz angekündigt), dann von Wischau nach Proßnitz auf der olmützer Strasse (Circ. ddo. 6. Dezember 1751) bestimmt worden.

sie möge dem Postmeister zum Vortheile oder zur Last fallen, nicht zu berücksichtigen, eine größere Entfernung aber als eine halbe Post zu bestimmen ist.

Der Postkurs von Brünn nach Iglau wurde über Groß-Bitesch und Groß-Meseritsch geleitet, und der frühere über Rossitz, Namiest und Trebitsch, wo Stationen waren, aufgelassen, da der neue um 2 Meilen kürzer und von festem Grunde befunden wurde; ein anderer Postkurs entstand auf der ungarischen Strasse über Austerlitz bis Holitsch; ein dritter auf der neuen galizischen Strasse von Olmütz über Leipnik, Weiskirchen, Friedek und Teschen bis Bielitz; ein vierter auf der neuen böhmischen Strasse bis Zwittau; jener von Braunseifen auf der Strasse von Olmütz nach Breslau wurde nach Lobnig übersetzt (Hofdekret 3. Mai 1784, Gubernialcircular 14. April und 2. Mai 1785, 19. Oktober 1786, 21. Juni und 2. August 1787). Mit einer Postwagenfahrt zwischen Brünn und Iglau geschah ein Versuch (brünner Zeitung 1787, Beilage Nr. 59).

Neue Poststationen sollten (nach der höchsten Verordnung vom 3. Mai 1784) errichtet werden: zu Mariahilf (auf der wiener), Lipuwka, im Porstendorfer Wirthshause, Chrostau und Zwittau (auf der böhm.), Schwarzkirchen, Großbitesch, Großmeseritsch und Regens (auf der iglauer Strasse), zu M. Neustadt (wohin das olmützer Kreisamt gekommen war), Hollubitz, Nißkowitz, Howoran (auf der ungar.), Oberaugezd, Weißkirchen, Alttitschein, Freiberg (auf der galiz. Strasse), zu Friedek, Tierliczko und Heinzendorf. Für die neuen Postmeistersstellen wurde der Concurs ausgeschrieben (brünner Zeitung 1784 Nr. 39). Die Bestellung der Postmeister für dieses erste Mal ward dem Fürsten Paar nicht überlassen, sondern demselben aufgetragen, den Vorschlag der Hofkanzlei zur Bestätigung vorzulegen (Hofkanzei-Präsidialschreiben vom 24. Juni 1784). Das Gubernial-Circular vom 14. April 1785 brachte die neuen Stationen zur öffentlichen Kenntniß.

Nach einem andern Gub. Circ. vom 14. April 1785 hatten folgende neue Postkurse und Poststationen vom 1. Mai 1785 an den Anfang zu nehmen: Von Brünn über das posořitzer und urschitzer Wirthshaus und das czeitscher Bad (statt Hollubitz, Nißkowitz und Howoran) bis nach Holitsch in Ungarn; zwischen Brünn und Nikolsburg wurden an die Stelle von Pohrlitz die Stationen Laaz und Mariahilf; zwischen M. Ostrau und Teschen eine Mittelstation bei Niederbludowitz, endlich zwischen Teschen und Bielitz die Station Pogorsch statt Skotschau bestimmt (brünner Zeitung 1785 Beil. Nr. 34).

Später wurde die breitenbacher Poststation (statt porstendorfer) nach Wazulka in das Wirthshaus zum goldenen Brunnen (Gubcirc. 19. Oktober 1786, Brünn. Zeit. Beil. Nr. 86), die chrostauer nach Brüsau, die alttitscheiner nach Neutitschein und die pogorscher nach Skotschau (Gubcirc. 21. Juni 1787, eb. Beil. Nr. 54), die Poststation von Braunseifen, wo sie mehr als 100 Jahre bestanden, nach Lobnig (Gubcirc. 2. August 1787, eb. Nr. 65), die smilowitzer nach Wendrin (Gubcirc. 29. Jänner 1799), die laazer nach Raigern (Brünn. Zeitung Beil. 1805 S. 1469) und die mariahilfer nach Pohrlitz (Hfdt. 24.

Oktober 1805, brünner Zeit. 1806 Beil. Z. 61) übersetzt, die Poststation Heinzendorf in Schlesien aber aufgehoben (Gubcirc. 27. November 1788, Brünn. Zeitung Beil. Nr. 104).

Eine neue Briefpostordnung, mit Anwendung der Rekommandation d. i. der Eintragung des Briefes in das Protokoll und der Empfangsbestätigung der Aufgabe, gab dem Publikum mehr Sicherheit und dem Gefälle eine größere Einnahme (Hofdekret 18. Dezember 1788, Gubernial-Circular 24. Dezember 1788).

Die Leitung der Postgeschäfte wurde, mit Aufhebung der bestandenen Hofkommission, zwischen der vereinten Hofstelle und den Länderstellen in der Art getheilt, daß den letzteren die Handhabung der Postgeneralien und Patente, zum Schutze der Postbeamten sowohl als der Reisenden, dann die Erhaltung der Poststrassen, dagegen die Aenderung der Postkurse und Stationen, die Leitung der Manipulation und inneren Regie des Postgefälls, mit Hilfe der Hofpostbuchhaltung, der Hofstelle zugewiesen wurde.

Die Regie des Postwagen-Gefälls blieb einer eigenen Postwagens-Haupt-Expedition und Controllirung (seit 1808 Haupt-Postwagens-Direktion, später Direktion der fahrenden Posten genannt), die Besetzung der minderen und der Vorschlag zu den höheren Dienstposten dem Fürsten Paar.

Die Postgefällsgelder sollten durch die Kreis- in die Landeskammeralkasse einfließen (Hofdekret 3., Gubernialdekret 22. April 1783 Z. 6258).

Unter der Regierung des Kaisers Franz gewann die Post-Anstalt ungemein an Vervollkommnung und an Ertrag. Die Ueberlassung verkäuflicher Posten wurde von der Bewilligung der Behörden und der Fähigkeit des Erwerbers zum Postdienste abhängig gemacht (Hofdekret 10., Gubdt. 31. März 1791 Zahl 5963).

Schon zu Ende des vorigen Jahrhundertes konnte man rühmen, die zu langen Strecken mit Mittel-Stationen unterlegt und auf allen Hauptstrassen einen täglichen Postenlauf eingeführt zu haben (Patent 18. Juni 1798).

Zwischen Wien und Lemberg wurde eine tägliche Postwagensfahrt eingeleitet (Hfdt. 18. April 1798). Bis 1. Mai 1805 fuhr aber von Wien über Brünn, Olmütz und Krakau nach Lemberg nur einmal in der Woche der Postwagen, welcher auch für Schlesien seine Befrachtung nahm; von da an verkehrte er 2mal in der Woche (patriot. Tagebl. 1805 S. 204).

Auf der neu gebauten lechwitzer Strasse entstand ein neuer Postkurs von Pohrlitz über Lechwitz nach Znaim (brünner Zeitung 1807 Beil. S. 975).

Diese bessere Einrichtung des Postwesens und die größeren Bedürfnisse des Staatsschatzes rechtfertigten die Erhöhung der Briefpostgebühr, welche vom Jahre 1798 bis 1806 für einen im Inlande versendeten Brief bis zu einem halben Lothe von 4 auf 12 kr. bei der Auf- und eben so viel bei der Abgabe, und bei den in das Ausland gesendeten oder daher eingelangten von 8 auf 24 kr. bei der Ab- oder Aufgabe, dann sofort bis 128 fl. für 5 Pfunde stieg (Patente 18. Juni 1798, 8. Oktober 1803, Hfdt. 21. August, Gubcirc. 5. Sep-

tember 1806). Nach mehreren schnell vorübergegangenen Aenderungen in den Jahren 1810, 1811, 1814 und 1815 (Dessary S. 20) erhielten die Briefgebühren, unter weiterer Ausdehnung des seit 1810 angenommenen Systems des Distanz-Porto, und die Briefporto-Freiheiten eine neue Einrichtung bei der neuen Gestaltung des ganzen Finanzwesens. (Hfdte. 15. April und 10. Dezember 1817, 4. Dezember 1818 und 20. Mai 1819, Gubcirc. 25. April 1817 Z. 10.945, 2. Jänner 1818 Z. 35.636, 18. Dezember 1818 Z. 31.784 und 4. Juni 1819 Z. 13.880).

Diesen Bestimmungen gemäß wurde die Briefgebühr nach Verhältniß der Entfernung der Aufgabsorte von denen der Abgabe in Abstuffungen von 3 zu 3 Poststationen entrichtet, so, daß bei inländischen Briefen die 7., bei Briefen für fremde Staaten die 5. Gebühr die höchste war.

In Hinsicht der letzteren Briefe wurde die Gebühr nur nach der Entfernung innerhalb der Länder des Kaiserstaates vom Aufgabsorte bis zur Gränze, oder von der Gränze bis zum Aufgabsorte entrichtet; die Transito-Gebühr, insoweit die Briefe fremde Länder durchzogen, mußte besonders vergütet werden.

Die unterste Briefgebühr war 2 kr., die höchste in der Regel (mit Ausnahme der Beförderung der Briefe durch k. k. Schiffe in das Ausland) 14 kr. Conv. Münze bis $1/2$ Loth Gewicht.

Die Briefgebühren stiegen vom einfachen Briefe bis einschlüßig 16 Loth in gleichem Verhältnisse. So wie das Gewicht aber 16 Loth überstieg, bis einschlüßig 32 Loth oder einem Pfunde, war für jedes halbe Loth Mehrgewicht als 16 Loth nur die Hälfte der Gebühr für einfache Briefe zu zahlen. Ueberstieg jedoch das Gewicht ein Pfund, so wurde die Gebühr in diesem Verhältnisse fortschreitend, jedoch nach vollen Lothen, berechnet, so, daß ein jeder Bruchtheil eines Lothes der Partei freigelassen wurde. Besondere Gebühren kamen für recommandirte Briefe, Recepisse und Retour-Recepisse zu entrichten.

Bei der inländischen Correspodenz war die Briefgebühr nur einmal, und zwar von dem Empfänger des Briefes, zu zahlen. Ausgenommen wurden: 1) Briefe, welche, obgleich nur für das Ausland bestimmt, bei der Aufgabe frankirt wurden, um den Empfänger des Briefes von der Zahlung freizuhalten, 2) Briefe, welche von Parteien an portofreie Individuen oder an öffentliche Behörden aufgegeben wurden; 3) Briefe, welche in das Ausland bestimmt waren. Für alle diese Briefe mußte die Gebühr, bei 2) jedoch nur zur Hälfte, sogleich bei der Aufgabe entrichtet werden.

Es wurde Jedermann frei gestellt, die an ihn gerichteten Briefe anzunehmen, oder die Annahme zu verweigern.

Es würde nicht gestattet, Pakete, welche mehr als 5 Pfund wiegen, auf jenen Straßen, welche der Postwagen befährt, für die Briefpost anzunehmen; wohl wurde aber erlaubt, ungebundene Bücher, Broschüren, Musikalien und andere Druckwerke auf die Briefpost aufzugeben.

Das früher bestandene Monopol der Versendung von gemünztem Gelde,

Banknoten und Staatspapieren wurde gänzlich aufgelassen und die Versendung dem Ermessen der Privaten überlassen (Hfdt. 11., Gubcirc. 20. Juni 1823 Z. 18292).

Auf die Verführung von Frachtstücken unter 10 Pfund im Gewichte, welche zur Versendung bestimmt sind, und von dem Eigenthümer nicht selbst verführt, oder mittelst einer eigenen Gelegenheit abgesendet werden, behielt die Postwagen-Anstalt das ausschließende Recht (a. h. Entschl. 7. Oktober, Hfdt. 10. Dezember 1817, Gubcirc. 2. Jänner 1818 Z. 35636).

Die Postwagensgebühren wurden nach der Entfernung, dann bei Geld nach dem Betrage und bei Frachtstücken nach dem Gewichte geregelt (Hfdt. 11., Gubcirc. 18. Juli 1818 Z. 19001, Hfdt. 20. Februar, Gbcirc. 17. März 1820 Z. 7271 u. m. a.).

Das Postritt-, Postillionstrink-, Schmier- und das (erst mit den Hfdten. 9. Jänner und 12. Februar, Gubcirc. 20. Jänner und 24. Februar 1809 eingeführte) Kaleschengeld wurden einem nach den Futter- und anderen Preisen wechselnden Tarife unterzogen.

Ungeachtet dieser wesentlichen Verbesserungen blieb die Postanstalt in Mähren und Schlesien noch ziemlich stationär.

Sie fand noch so geringe Beschäftigung, daß die schlesische Postverwaltung im Jahre 1796 aufgehoben und mit der mährischen vereint, in Troppau nur ein Absatz- und Gränz-Postamt errichtet wurde und sowohl der Personalstand der Postverwaltung, als die Zahl der Post-Stationen mehrere Jahrzehende beinahe unverändert blieb. Zu Anfang dieses Jahrhundertes und noch ein Viertel-Jahrhundert später zählte das m. s. Oberpostamt nicht mehr als 8 Beamte, 2 — 3 Praktikanten und 2 Briefträger, gab es in Mähren und Schlesien 52 — 53 Poststationen und 3 Postwagens-Expeditionen in Brünn, Olmütz und Troppau. Auf den olmützer und brünner Kreis kamen je 10, den prerauer und iglauer Kreis je 6 und den znaimer Kreis 4, seit Errichtung der lechwitzer Poststrasse aber 5, zusammen daher auf Mähren 36 und beziehungweise 37 Poststationen, auf den teschner und troppauer Kreis aber je 8, später auf den ersteren nur 7 (Jablunkau eingegangen) und auf den letzteren auch nur 7 und (Olbersdorf eingegangen) 6, sonach auf Schlesien 16 und beziehungsweise 15 und 14 Poststationen. Unter den Poststationen fungirten einige, namentlich in Iglau, Troppau und Teschen, später (1815) auch in Olmütz und (1838 statt Teschen) Bielitz, als Absatzpostämter mit controllirenden Postofficieren.

Bei der Postwagenserpedition in Brünn gab es nur 1 Expeditor mit 1 Praktikanten, 1 und später 2 Conducteurs, 1 Briefträger und 1 Packer, bei jener in Olmütz 1 Expeditor und 1 Conducteur; jene in Troppau war dem controllirenden Postofficier zugetheilt und demseben 1 Conducteur beigegeben (Schematismen von Mähren und Schlesien für 1800, 1815, 1820, 1825). Im Jahre 1810 wurde der Poststall in Brünn von der Oberpostverwaltung getrennt

und der erstere einem Postmeister mit gewissen Genüßen vom Aerar überlassen (brünner Zeitung 1810 Beilage S. 1.544). Im ganzen hradischer Kreise gab es, wie keine Straſſen, auch keine Poststationen. Im Jahre 1815 und noch 1825 hatte derselbe nur 3 Postbriefsammler, zu Gaya, Hradisch und Ung. Brod, die einzigen in Mähren und Schlesien. Im Sommer bestand zu Hrozinkau eine Fußbothen-Anstalt zur Beförderung der Briefe zwischen Ung. Brod und Trentschin.

IV. Periode.

(Vom dritten Jahrzehente des 19. Jahrhundertes bis auf die neueste Zeit.)

Eine neue Periode in der Geschichte des Postwesens beginnt mit der Einführung der Eilwägen, dem Verkündiger einer neuen Zeit. An die Stelle der schwerfälligen und langsam beförderten Postwägen (Diligenzen) traten Eilwägen (auch Separat-Eilwägen), eine Unternehmung, welche unter der Benennung „Eilwagen-Fahrt" und mit dem Gebrauche der Postpferde einzig der Staatsverwaltung zusteht (a h Entschschl. 30. Juli, Finanzminist. Schreiben 6. August 1827 Z. 4255, Gbcirc. 17. August 1827 Z. 27.340).

Die erste Eilfahrt in der Monarchie erfolgte am 3. Mai 1823 zwischen Wien und Brünn, noch in demselben Jahre von Wien über Znaim und Iglau nach Prag. Im Jahre 1826 wurden nebst den auf der Poststraſſe zwischen Wien und Prag bereits bestandenen, wochentlich zweimaligen Eilposten noch Eilfahrten, einmal in der Woche, 1) zwischen Wien und Olmütz, 2) zwischen Wien und Troppau (Breslau) und 3) zwischen Wien und Lemberg errichtet, wogegen die bisher bestandenen Postwägen zwischen Brünn und Troppau, dann zwischen Brünn und Lemberg aufhörten (Hofkammdt. 3. Februar 1826 Z. 4088). Die neue Eilwagen-Fahrt faßt Personen-Eilfahrten, Malleposten, Brankardfahrten (Packposten) und Cariolposten in sich, befördert Personen und Frachtstücke. Anfänglich wurden nur Personen in Wägen der Staats-Postanstalt auf diese beschleunigte Art periodisch befördert. Allein schon 1825 fing man an, die Personen-Eilwägen zugleich zur Beförderung der Briefpakete und bald nachher auch der Geldbriefe zu benützen, während für den Frachten-Transport sogenannte Brankard- (Pack-) Wägen in Kurs gesetzt wurden.

Die Briefbeförderung wurde nicht nur durch die Verbindung mit der neuen Eilpostfahrt (1825) und die einige Jahre später (1833) erfolgte Einrichtung eigener Briefpost-Eilfahrten ungemein beschleunigt, sondern gewann auch durch die Vermehrung der Briefsammlungen, Bestellung von Briefträgern in allen Stationen, wo keine Aerarial-Briefträger bestanden, u. m. a.

Diese wesentlichen Verbesserungen der Fahr- und Briefpost-Anstalt waren gleichwohl nur die Vorläufer einer größeren Entwicklung, welche nur allmählig vor sich ging. Es wird uns eine genauere Einsicht in dieselbe gewähren, wenn

wir den Zustand der Postanstalt in Mähren und Schlesien am Vorabende der neuen Umstaltung betrachten. Für beide Länder bestand zu Brünn eine Oberpostamts-Verwaltung und eine Hauptexpedition der fahrenden Posten; in Olmütz und Troppau befanden sich Filialpostwagens-Expeditionen; dieselben waren der Hauptexpedition, so wie sämmtliche Poststationen*) und Briefsammlungen, dann die zu Olmütz, Iglau, Troppau und Teschen bestandenen Absatzpostämter, der Postverwaltung in Brünn untergeordnet. Die letztere unterstand durch das m. s. Gubernium, die Hauptexpedition durch die Direktion der fahrenden Posten in Wien der k. k. Hoffammer. Die Expedition nahm bloß in Eil- und Brankard-, dann Postwagensfahrts-Angelegenheiten Einfluß.

Auf jeder Poststation war ein Postmeister angestellt: die Postmeister genossen Besoldungen, Wartgelder oder Procentantheile, konnten auf ihre Kosten einen beeideten geprüften Postexpeditor unterhalten, und hatten auf den Hauptrouten 20 — 24, auf den Seitenrouten nur 4 Pferde zu halten.

Bei den Absatzämtern waren eigene vom Aerar besoldete Absatzpostmeister und Postofficiere bestellt.

Briefsammler gab es zu Gaya, Kremsier, Ung. Hradisch, Ung. Brod, Auspitz, Pilgram (in Böhmen), Trebitsch, Bautsch, Schönberg, M. Neustadt, Olbersdorf und Trübau; sie genossen Beihilfen, Remunerationen und Procente.

Es bestanden Eilwagenfahrten mehrmal in der Woche: von Wien nach Brünn und retour, von Wien über Brünn und Bielitz nach Lemberg und

---

*) Post-Stationen gab es in Mähren und Schlesien: aus dem Centralpunkte Brünn auf der Strasse nach Iglau (Prag) und Budweis in: Schwarzkirchen (1½ Post), Bitesch, Groß-Meseritsch, Regens, Iglau, Battelau (1½ Post); auf der Strasse nach Znaim in: Raigern, Pohrlitz, Lechwitz (1½ Post), Znaim; anf der Strasse nach Wien in: Raigern, Pohrlitz (1½ Post), Nikolsburg; auf der Strasse nach Ungarn: in Posořitz, Žaroschitz (1½ Post), Czeitsch, (Holitsch in Ungarn, 1½ Post); auf der Strasse nach Schlesien: in Posořitz, Wischau, Proßnitz (1½ Post, in Pröblitz eine Privat-Relais-Station von ¾ Post), Olmütz (1¼ Post), Sternberg, Hof (1½ Post), Dorf-Deschen, Troppau, und auf der Strasse von Olmütz nach Neisse in: Lobnig (1½ Post), Freudenthal, Würbenthal, Zuckmantel; auf der Strasse von Olmütz nach Galizien in: Ober-Augezd (1¼ Post), Weißkirchen (1½ Post), Neutitschein (1½ Post), Freiberg, Friedek, Teschen (1½ Post), Skotschau, Bielitz (1½ Post); auf der Strasse von Teschen nach Ungarn in: Wendrin; auf der Strasse von Troppau nach Teschen in: Groß-Pohlom, M. Ostrau, Nieder-Bludowitz, Teschen; auf der Strasse von Troppau nach Jägerndorf in Jägerndorf (1½ Post); auf der Strasse von Olmütz nach Reichenberg in Böhmen in: Littau (1½ Post), Müglitz, Grünau, Zwittau (1½ Post); auf der Strasse von Wien nach Prag in: Znaim, Frainersdorf, Budwitz, Schelletau, Stannern und Iglau; auf der Strasse von Brünn nach Böhmen in: Lipuwka, Goldenbrunn, Brüsau, Zwittau (Lichtenstern's österr. Statistik 1820 S. 326 — 345; Reisebuch zu der vom k. k. General-Quartiermeister-Stabe herausgegebenen Postkarte der österr. Monarchie, 1824).

Podgorze und von Brünn nach Troppau, dann, als Unternehmen der Postmeister, eine Eilfahrt von Troppau nach Teschen und Ratibor.

Postwagenkurse gab es zwei, über Iglau und über Zwittau nach Prag, Briefpostkurse 14 (aus der ämtlichen statistischen Uebersicht von Mähren und Schlesien vom Jahre 1828 M. S.). Die Länge der Post-Straßen (ohne Rücksicht auf die Briefsammlungen) war wohl jener der Aerarial-Strassen gleich, nämlich von 121 Meilen. Noch im Jahre 1830 hatten Mähren und Schlesien nebst den oben erwähnten Poststationen nur erst 11 Briefsammlungen und es kamen im Durchschnitte 783.200 Stück Briefe zur postämtlichen Behandlung.

Von da an begann aber eine immer weiter gehende Umgestaltung des Postwesens. Zuerst erfolgte eine zweckmäßigere Organisirung der Postverwaltung durch die Vereinigung der Direktion der fahrenden Posten mit der obersten Hofpostverwaltung in Wien und der Postwagensexpeditionen in den Provinzen mit den Postverwaltungen, ersterer unter dem Titel: Oberste Hofpostverwaltung, der anderen unter der Benennung: Oberpostverwaltung. An die Spitze der ersteren kam der Postwagens-Direktor Max Otto Ritter von Ottenfeld als k. k. Hofrath und oberster Hofpostverwalter (a. h. Entsch. 27. April 1829).

Bei der neuen Organisirung erhielt die Oberpostverwaltung in Brünn bei einem theils administrativen, theils Manipulations-Dienste, und in Folge der Vereinigung der früher selbständig bestandenen Hauptexpedition fahrender Posten, die Administrirung der Brief- und Fahrpost, die Leitung der Postämter, Poststationen, Briefsammlungen und Postbothen und die Handhabung der Postvorschriften in beiden Provinzen. Sie unterstand in eigenen Administrationssachen der obersten Hofpostverwaltung. Die Verhandlungen, welche die Verleihung der Poststationen, die Erhöhung des Ausmaßes der Wegesstrecken, die Erhöhung oder Herabsetzung der Rittgebühren, sodann die Handhabung der Extrapostordnung und die in dieser Beziehung vorkommenden Beschwerden betreffen, wurden der Landesstelle vorbehalten (a. h. bestätigte, mit dem Finanzminist. Schreiben vom 21. April 1830 Z. 5404 herabgelangte Instruktion für die Einrichtung der Oberpostverwaltungen in den deutschen Provinzen).

Diese neue concentrische Organisirung der Verwaltungs-Behörden bildete den Eingang zu einem neuen Abschnitte in der Geschichte des vaterländischen Postwesens, in welchem die Wirksamkeit des obersten Hofpostverwalters von Ottenfeld eine hervorragende Stellung einnahm.

Der nächste Schritt vorwärts war die Organisirung der Briefsammlungen (Hfkammdt. 7. August 1830 Z. 8327, Prov. Ges. Slg. S. 213) und deren Vermehrung, wie denn im J. 1835 allein 16 neue zu Austerlitz, Boskowitz, Blansko, Raitz, Kunstadt, Gewitsch, Janowitz, Fulnek, Frankstadt, Saar, Neustadtl, Teltsch, Eibenschitz, Kromau, Wagstadt und Odrau für die Beförderung von leeren und Geldbriefen, dann kleineren Fahrpostsendungen im Gewichte bis zu 3 Pfund bestellt wurden (brünner Zeit. 1835, Amtsbl. S. 701).

Die Zahl der Briefsammlungen vermehrte sich von 11 im Jahre 1830 auf 29 im Jahre 1838.

Einen weiteren folgenreichen Schritt bildete 1833 die Einführung der Brief-Eilposten auf den Haupt-Postrouten zur Beförderung nicht nur der Reisenden und Correspondenzen, sondern auch der Geldbriefe und kleineren Pakete bis 3 Pfund, dann auf den minder wichtigen Routen der Malleposten, welche den gemeinschaftlichen Dienst des Personen- und Frachten-Transportes zu versehen, Personen, Briefe, Pakete und selbst größerere Sendungen zu fördern haben. Diese Gattung von Eilposten vereinigt viele Vorzüge in sich und gewann daher bald große Ausdehnung. Die neue Einrichtung verbreitete sich schnell auch nach Mähren und Schlesien. Noch im Jahre 1833 ging der Eilwagen in diesen Ländern nur von Wien über Znaim und Iglau nach Prag, von Wien nach Brünn wochentlich zweimal, dann einmal von Wien über Brünn und Olmütz nach Troppau, und einmal von Wien nach Podgorze und Lemberg hin und her (mähr. Wanderer 1834 S. 109). Vom 5. November 1833 an wurden auf den beiden Poststrassen von Wien über Iglau und Neuhaus nach Prag tägliche Briefpost-Eilfahrten in Gang gesetzt und in Folge dessen auch die Postverbindung zwischen Brünn und Prag über Iglau, dann zwischen Brünn und Znaim, je fünfmal in der Woche hin und her, damit in Einklang gebracht (Gubcirc. 1. Nov. 1833 Z. 2308, Prov. Ges. Slg. S. 316). Die Wichtigkeit und Größe des Verkehrs, welcher in beiden Ländern Böhmen und Mähren besteht, veranlaßte nicht nur die Herstellung einer direkten Fahrpostverbindung zwischen den beiden Hauptstädten Prag und Brünn, die Errichtung einer wochentlich zweimaligen Malle-Post von Brünn über Zwittau, Königgratz und Podiebrad nach Prag, sondern auch noch die Vermehrung der Gelegenheiten zur Versendung der Correspondenz und Fahrpost auf den damit in Verbindung stehenden Seitenkursen, entweder durch Errichtung von gleichen Malle-Posten oder von Cariol- und Bothenposten. Nebst der Briefpost-Beförderung, welche mit allen diesen Anstalten verknüpft ist, dienen die ersten zur Beförderung der Reisenden mit ihrem Gepäcke, dann der Geld- und Frachtsendungen, die Cariol-Posten für Geld- und andere Fahrpost-Sendungen bis zum Gewichte von 10 Pfund, die Bothenposten jedoch nur für solche bis 3 Pfund.

In Folge dessen begann vom August 1834 eine zweimal wochentliche Mallepost von Brünn über Zwittau, Königgratz und Podiebrad nach Prag und von Olmütz über Littau nach Zwittau und beziehungsweise Prag zur Beförderung der Briefpost, der Reisenden und kleineren Fahrpostsendungen (in der Regel bis 40 Pfund), verbunden mit einer täglichen Briefpostverbindung zwischen Brünn und Prag, 5mal über Iglau und 2mal über Königgratz in der Woche; weiter wurden die Briefsammlungen in Neustadt und Schönberg auch für Geld- und kleine Frachtstück-Sendungen (bis 3 Pfund) eingerichtet und auf der Strasse von Zwittau nach Policzka die viermal in der Woche bestandene Brief- in

eine Cariolpost zur Sendung von Geld- und Frachtstücken (bis 10 Pfund) umgestaltet (brünner Zeitung, Gubcirc. 25. Juli 1834 Z. 1696, Prov. Ges. Slg. S. 143).

Die (mit dem Hofkammerdekrete vom 19. Juli 1833 Z. 31477 im Allgemeinen genehmigte) Einrichtung von Briefpost-Eilwagen wurde auf mehreren Postkursen und auch auf der Poststrasse zwischen Wien und Brünn ausgeführt, 1837 aber bis Lemberg ausgedehnt. Dem zu Folge wurden auch mit gleichzeitiger Regulirung einiger anderer Kurse in Mähren, Schlesien und Galizien folgende Fahrpost-Einrichtungen getroffen:

1. Zwischen Wien und Lemberg wurden wochentlich fünf Briefpost-Eilfahrten auf der Poststrasse über Brünn in Gang gebracht und hievon drei über Podgorze, und zwei über Myslenice geleitet.

2. Eben so wurden zwischen Wien und Lemberg über Brünn wöchentlich zwei Packposten eingerichtet, wovon die eine über Troppau, die andere über Neutitschein geleitet wurde. Diese Packposten theilten sich in die Fahrten zwischen Wien und Podgorze, dann zwischen Podgorze und Lemberg ab.

3. Zwischen Wien und Brünn wurden nebst den fünf über Brünn nach Lemberg gehenden Briefpost-Eilfahrten noch insbesondere zwei Briefpost-Eilfahrten wochentlich im Gange erhalten, wodurch mit Brünn ein täglicher Briefeilpost-Kurs hergestellt wurde, und wobei nach Umständen noch besondere Reisegelegenheiten eröffnet werden sollten.

4. Ferners blieben zwischen Wien und Brünn auch noch wochentlich zwei Personen-Eilfahrten im Gange.

5. Zwischen Brünn und Troppau, dann zwischen Troppau und Ratibor wurden wochentlich zwei Malleposten eingerichtet.

6. Zwischen Troppau und Schles. Neustadt, dann zwischen Troppau und Teschen wurde wochentlich eine Mallepost eingeführt.

7. Eben so wurden die zwei zwischen Wien und Lemberg kursirenden Packposten für den Verkehr auf den Poststrassen zwischen Wien und Brünn, und die eine davon auch für jenen auf den Poststrassen zwischen Brünn und Troppau, dann zwischen Troppau und Teschen benützbar gemacht.

8. Zwischen Podgorze und Krakau wurde eine wochentlich mehrmalige Cariolpost-Verbindung eingeleitet (Gub. Circ. 28. Juni 1837 Z. 2661).

Vom 17. Juni 1838 an wurden zwischen Wien und Lemberg über Podgorze tägliche Briefpost-Eilwägen eingeführt, die zwischen Brünn und Troppau zweimal in der Woche gegangenen Malleposten auf 4mal in der Woche mit unbedingter Passagiers-Aufnahme ausgedehnt; von da an trat auch unbedingte Aufnahme der Reisenden zwischen Wien und Brünn ein. Diese Eil- und Mallepostfahrten benützte man auch für Brief- und Fahrpostsendungen.

Vom 4. Juni 1838 kam eine wochentlich zweimalige Cariolpost zwischen Troppau und Freudenthal, vom 17. Juni 1838 eine solche von Troppau über Jägerndorf und Olbersdorf nach Zuckmantl in Gang.

Vom 1. Mai 1842 an wurden tägliche Malleposten zwischen Brünn und Iglau mit allgemein unbedingter Passagiers-Aufnahme an Stelle der bestandenen Postverbindungen (5mal in der Woche Brief- und 1mal Fahrpost — die alte Diligence), dann 2mal in der Woche Cariolposten zwischen Iglau und Neuhaus, neben den bestandenen Reitposten, eingeführt.

Es entstanden auch neue Postkurse und Post-Stationen. Der Bau der trübauer Strasse hatte die Aufhebung der Poststation in Grünau, die Errichtung einer neuen in Mähr. Trübau und die neue Bestimmung der Ausmasse der übrigen Stationen zur Folge (Gubcirc. 1. September 1833 Z. 28723). 1836 wurde die Errichtung eines Postkurses von Wischau über Kremsier nach Hradisch und die Aufstellung eines Postrelais in Moržitz und ordentlicher Poststationen in Kremsier, Napagedl und Hradisch, 1838 die Errichtung einer wochentlichen Bothenfahrt von Wischau über Kremsier und Napagedl bis Hradisch zur Beförderung von Reisenden, Briefen, Geld- und Frachtsendungen bewilligt, 1841 aber die Strasse von Hradisch über Ung. Brod und Hrozinkau nach Trentschin zur Poststrasse erhoben, ein Postkurs und in Ung. Brod und Hrozinkau Poststationen errichtet, die Entfernung von Hradisch auf Ung. Brod einstweilen auf 1¹/₈, von Brod nach Hrozinkau auf 1³/₈ und von da nach Trentschin auf 1¹/₃ Posten bestimmt (Hfkammerdt. 3. Februar 1841 Z. 51269). 1842 wurde wegen des starken Besuches auf dem Gräfenberge eine Poststation in Freiwaldau (Hfkammdt. 14. Dezember 1841 Z. 49.433) und, als Folge des Eisenbahnbaues, eine Poststation im Vereinigungspunkte Lundenburg errichtet. und die Entfernung von da nach Nikolsburg auf 1, nach Poisdorf 1³/₈, Czeitsch 1²/₈ und Holitsch 1¹/₈ Posten bestimmt (Hfkammdt. 14. Dezember 1841 Z. 48578).

Im Einklange mit der Vervollkommnung und Ausdehnung der Postanstalten ging auch die Verbesserung der Postgesetzgebung. Das vom 1. Juli 1838 im österr. Staate, mit Ausnahme von Ungarn und Siebenbürgen, in Wirksamkeit getretene neue Postgesetz (Patent vom 5. November 1837, Prov. Ges. Slg. 1838 S. 64) bestimmte das Wesen und den Umfang des Postregals. Dasselbe beabsichtigte nicht nur die gesetzlichen Anordnungen in klare Bestimmungen zusammen zu fassen und die Gränzen der dem Staate vorbehaltenen ausschließenden Rechte, Befugnisse und Vorzüge genau festzustellen, sondern auch dem Verkehre und der Erwerbsthätigkeit jede Erleichterung zu gewähren, welche sich mit dem Zwecke und Wesen der Post-Anstalt vereinigen lasse. Insbesondere wurde der Frachten-Transport vom ausschließenden Vorbehalte der Postanstalt gänzlich ausgeschieden, und auch in Absicht auf den Umfang, dann die Art der Ausübung der übrigen ausschließenden Rechte der Post-Anstalt fanden erhebliche Beschränkungen in den bisherigen Bestimmungen Statt.

Es verblieben nämlich im ausschließenden Transportsrechte des Staates nur

1. verschlossene Briefe und nicht ein halbes Jahr alte (nicht in Collien versendete) periodische Schriften zwischen Orten, welche mit einander unmittel-

bar oder mittelbar (Postbezirk) durch die Post verbunden sind und nicht durch eine zum Hausstande gehörige oder zu dieser Versendung gedungene Person versendet werden,

2. der Brieftransport in Orten, wo eine Post-Anstalt hiefür besteht,

3. das Verbot des Personen-Transportes a) zu Wasser zwischen Orten, wo eine Postanstalt dafür besteht, und b) mit dem Wechsel gedungener Pferde auf Straßen, auf welchen Post-Anstalten dafür bestehen, wenn der Reisende nicht früher in ununterbrochener Fahrt 12 Meilen mit denselben Pferden innerhalb des österr. Staates zurückgelegt, oder Falls er noch keine solche Strecke zurückgelegt hätte, nicht wenigstens 48 Stunden an demselben Orte, wo der Pferdewechsel eintritt, verweilt hat, c) das Verbot der Errichtung oder Unterhaltung von Anstalten, mittels welcher die Beförderung der Reisenden zu bestimmten Zeitpunkten periodisch wiederkehrend vollzogen wird, wenn ein unter der erwähnten Bestimmung begriffener Pferdewechsel Statt findet und schon für den Personen-Transport zwischen denselben Orten eine vom Staate errichtete Eilfahrts-Anstalt besteht. Der Staat übt seine vorbehaltenen Rechte durch eigene Anstalten (Post-Anstalten), welche er aller Orten errichten, selbst verwalten oder anderen Personen für ihre Rechnung gestatten kann, und durch die Einhebung einer Gebühr von autorisirten Privat-Unternehmungen für den periodischen Personen-Transport. Mit Ausnahme einiger Fälle erhielt das Strafgesetz über Gefälls-Uebertretungen (vom J. 1835) auch auf die Uebertretung der Post-Gesetze Anwendung (Patent 5. November 1837, Prov. Ges. Slg. 1838 S. 64).

Die Eisenbahn-Unternehmungen wurden verpflichtet, auf Begehren der Postgefällsverwaltung alle Briefe, Schriften und Amtspakete ohne Vergütung zur Transportirung zu übernehmen, die übrigen, bei den Postämtern aufgegebenen, zur Fahrpost gehörigen Sendungen gegen ein angemessenes Entgeld zu befördern und auf Verlangen der Finanzverwaltung bei Personen-Transporten, wenn sie auf Eisenbahnen zwischen Orten Statt finden, welche durch Postanstalten verbunden sind, dann eine mäßige Gebühr zu entrichten, wenn die Ertragsverhältnisse günstig sind (a. h. Entschl. 19. Okt. 1839, Gubcirc. 24. Juli 1840 Z. 30186).

Im Zusammenhange mit dem neuen Post-Gesetze regelten besondere Anordnungen die Art und Weise der Verwaltung und Benützung des Post-Regals und die Einrichtung und Tarife der Post-Anstalten, nämlich: die vom 1. November 1838 in Wirksamkeit getretene Fahrpost-Ordnung (Hfkammerdt. 12. Juni 1838 Z. 16842, Prov. Ges. Slg. 1838 S. 189), worin die Post-Anstalt für die ihr übergebenen Sachen die Haftung für alle Zufälle übernahm; die am 1. Mai 1839 in Wirksamkeit getretene Postordnung für Reisende mit Extrapost (Hfkammerdt. 28. August 1838 Z. 34820, Prov. Ges. Slg. 1839 S. 32); die zur selben Zeit in Wirksamkeit getretene Briefpost-Ordnung (Hfkammerdt. 6. November 1838 Z. 198, Prov. Ges. Slg. 1839 S. 92); die

Dienst-Instruktion für die Post-Stationen vom Jahre 1839; die Instruktion für die zur Unterstützung der Postverwaltungen und Ueberwachung der Post-Stationen eigends aufgestellten oder an einzelne Postämter übertragenen Post-Inspektorate vom Jahre 1839; die Instruktionen für die oberste Hof-Postverwaltung vom Jahre 1846 (Prov. Ges. Slg. S. 181) und für die der Central-Postbehörde als mobile Organe beigegebenen zwei Post-Commissäre (mit d. a. h. Entschl. v. 21. Nov. 1853 wieder aufgehoben) vom Jahre 1846 (eb. S. 310) und 6. März 1850; das Reglement und der Tarif für Privat-Unternehmungen von Personen-Transporten mittelst periodischer Fahrten zu Lande (Hfzdt. 11. Sept. 1839 Z. 28569, eb. S. 231); das vom 1. August 1842 an in allen Ländern des österr. Staates in Wirksamkeit getretene Porto-Regulativ der k. k. Post-Anstalt für deren Benützung zum Transporte von Sachen (a. h. Entschl. 2. Februar, Hfkammerdt. 15. März 1842 Z. 11380, Prov. Ges. Slg. S. 116); endlich die Tarife für den regelmäßigen Bezug der Zeitungen und Journale und für den Personen-Transport.

Das Verzeichniß der Poststrassen in Mähren und Schlesien, auf welchen sich k. k. Postanstalten befinden, mit Angabe der mit letzteren in Verbindung stehenden, jedoch auf Seitenstrassen gelegenen k. k. Postanstalten und die Nachweisung jener Orte, welche gemäß ihrer Entfernung bis einschließig 3/4 Meilen an einen dieser genannten Postorte bezüglich der Aufgabe und Abholung der Postsendungen gewiesen sind, machte die m. s. Oberpost-Verwaltung am 14. Juli 1840 bekannt (Amtsblatt der brünner Zeitung von 1840 Nr. 66).

Nach diesem Verzeichnisse gab es damal in Mähren und Schlesien 15 Poststrassen, nämlich: 1) die brünn-wiener, 2) pohrlitz-znaimer, 3) brünn-lemberger, 4) posoržitz-preßburger, 5) wischau-hradischer, 6) olmütz-troppauer, 7) olmütz-zwittauer, 8) teschen-troppauer, 9) teschen-czambokreter (über Jablunkau), 10) sternberg-zuckmantler, 11) troppau-preuß. neustädter, 12) brünn-prager über Iglau, 13) iglau-wittingauer, 14) iglau-znaimer, 15) brünn-prager über Zwittau; weiter gab es 60 Orte auf diesen Poststrassen und 34 Orte auf Seitenstrassen, zusammen daher 94 Orte (Mähren und Schlesien hatten zusammen 3971 Wohnorte), wo k. k. Postanstalten bestanden und zwar 55 Orte, in welchen sowohl Postämter als Poststallhaltungen bestanden, nämlich nebst dem Centralpunkte Brünn auf der Poststrasse 1) Raigern, Pohrlitz, Nikolsburg, 2) Lechwitz, 3) Posoržitz, Wischau, Proßnitz, Olmütz, Augezd, Weißkirchen, Neutitschein, Freiberg, Friedek, Teschen, Skotschau, Bielitz, 4) Uhržitz, Czeitsch, 5) Kremsier, Napagedl, Hradisch, 6) Sternberg, Hof, Dorfteschen, Troppau, 7) Littau, Müglitz, Trübau, 8) Bludowitz, M. Ostrau, Groß-Pohlom, 9) Wendrin, Jablunkau, 10) Lobnig, Freudenthal, Würbenthal, Zuckmantl, 11) Jägerndorf, Olbersdorf, 12) Schwarzkirchen, Groß-Bitesch, Groß-Meseritsch, Regens, Iglau, 13) Battelau, 14) Stannern, Schelletau, Budwitz, Frainersdorf, Znaim, 15) Lipuwka, Goldenbrunn, Lettowitz, Brüsau und Zwittau; in Moržitz auf der Poststrasse 5) gab es nur eine Poststallhaltung; in Leipnik auf der Poststrasse 3), Austerlitz

und Göding auf der Poststrasse 4), dann in 34 Orten auf Seitenstrassen (mit den eben erwähnten daher in 37 Orten) gab es nur Postämter ohne Poststallhaltungen, nämlich: in Gaya, Tischnowitz, Auspitz, Lundenburg, Prerau, Odrau, Fulnek, Wagstadt, Frankstadt, Ung. Brod, Brumow, Ostra, Straßnitz, Kunstadt, Boskowitz, Gewitsch, Ingrowitz, Rothwasser, Hohenstadt, M. Neustadt, Schönberg, Bautsch, Janowitz, Benisch, Weidenau, Freiwaldau, Johannesberg, Hotzenplotz, Trebitsch, Teltsch, Datschitz, Neustadtl, Saar, Jamnitz. Auf allen Poststraßen wurden Reisende mit Extrapost befördert und es bestanden auf allen regelmäßige Kurse zur Versendung der Correspondenzen und auf jenen unter 1, 3, 5, 6, 7, 8, 11, 12, 14 und 15 auch regelmäßige Fahrpostkurse zur Beförderung der Reisenden und Sendungen; endlich waren auch Anstalten zum Transporte der Fahrpoststücke nach Austerlitz, Freudenthal und Zuckmantl eingerichtet. Die Postanstalten auf den Seitenstrassen standen mit jenen der nächstgelegenen Postorte mittelst Bothen auf Rechnung des Postgefälls in regelmäßiger Verbindung und es befaßten sich dieselben mit der Besorgung der Briefe und Fahrpostsendungen.

Die Kundmachungen der m. s. Oberpostverwaltung vom 30. Juli 1839, 7. April und 29. Mai 1840, dann 12. Dezember 1841 (in der brünner Zeitung) bestimmten die Beförderungszeit sowohl für gewöhnliche Extraposten als Courierfahrten und leiteten die Reisen mit dem Stundenpasse auf den Poststrassen zwischen Brünn und Prag, zwischen Wien, Brünn, Lemberg und Brody, zwischen Olmütz und Zwittau (nach Prag), dann Olmütz und Olbersdorf (auf der Strasse nach Preußen) ein. Später wurde diese Beförderungszeit auch auf den Poststrecken von Pohrlitz nach Znaim, von Posorzitz nach Göding, von Troppau nach M. Ostrau, von Hohenstadt nach Mittelwald, von Hohenstadt nach Zuckmantl, von Troppau nach Freudenthal, von Sternberg nach Troppau und von Sternberg nach Zuckmantl bestimmt (Kundmachung der mähr. Postdirektion vom 10. Jänner 1849 in der brünner Zeitung).

Die zeitgemäße Umstaltung und Verbesserung des Postwesens in Oesterreich hatte zwar nie geruht und die Fahrpost schon vor Jahrzehenten einen großen Aufschwung gewonnen. Die Reform im Sinne der neuesten Ansichten *) begann aber erst seit den 1840ger Jahren in großartigem Maßstabe unter dem Hofkammer-Präsidenten Baron Kübeck, welcher sich hierin, wie in der Finanz-

*) Literatur: Haidinger, die österr. Postanstalt, Wien 1844; Dessary, die österr. Postverfassung, eb. 1848; Hauer, Beit z. Gesch. des österr. Finanzwesens, eb. 1848 S. 91 ff.; Fischer, Lehrbuch des österr. Handelsrechtes, 3. A. eb. 1848 S. 140; Ritter, über das Postwesen u. s. w., eb. 1850; neue Aufl. d. ämt. Postkarte, seit 1850; topograph. Postlexikon, bearbeitet in der General-Dirk. für Communikationen seit 1850; Verordnungsblatt für die Dienstzweige des k. k. Handelsminist. s. 1849; Herz, die Postreform im deutsch-österr. Postverein, Wien 1851; Heinzel, österr. Posthandbuch Olmütz 1852 — 3.

Verwaltung überhaupt, in der Errichtung der Administration der Statistik, im Baue der Staatseisenbahnen u. a. unvergängliche Denkmäler setzte.

Unter allen Staaten des europäischen Festlandes hat Oesterreich zuerst den Weg einer durchgreifenden Reform des Postwesens betreten. Wenige Jahre, nachdem über Rowland Hill's Anregung die englische Regierung von einem sehr hohen und vielfach abgestuften Briefporto-Tarife zu dem gleichförmigen Penny-Porto übergegangen war, folgte ihr in diesem glänzend ausgeführten Versuche die österr. Regierung. Eine größere Erleichterung des Brief- und Waaren-Verkehrs, Vereinfachung des Verfahrens und größtmögliche Sicherstellung der Partheien gegen Unterschleife oder ungünstige Zufälle beabsichtigte der am 1. August 1842 in Wirksamkeit getretene neue Brief- und Fahrpost-Tarif.

Die Regierung kehrte zu dem alten Grundsatze, nach welchem in den österr. Staaten nur ein einziger Portosatz für alle Entfernungen (in den frühesten Zeiten mit 8 kr. für den einfachen Brief) bestand, wieder zurück und nahm denselben im Grundsatze mit 6 kr. für einen einfachen Brief von $^{1}/_{2}$ Loth an. Bis der durch die neue Gebühren-Regulirung herbeigeführte Ausfall im Posterträgnisse durch Vermehrung der Correspondenz ausgeglichen sein würde, führte man jedoch den Briefposttarif von den früheren, seit 1817 bestandenen 7 Distanzstufen von 2 — 14 kr. vor der Hand auf 2 zurück, nämlich mit 6 kr. für die nahen Entfernungen bis 10 und, als man sich von den Beschwernissen des Briefverkehrs in diesem 1. Rayon, der Abnahme der Schreibelust und des Posterträgnisses überzeugte, durch alsbaldige Ausdehnung bis auf 20 Meilen (a. h. Entschl. 11. Februar 1843), und mit 12 kr. für die weiteren und weitesten Entfernungen für einen einfachen Brief. Der bisherige Unterschied zwischen der inländischen und der nach dem Auslande gerichteten oder von dort einlangenden Correspondenz, welche letztere theilweise mit einer höheren Gebühr belegt war, hörte ganz auf. Durch die auf dem Continente zuerst versuchte allmählige Rückkehr zu einem einzigen Portosatze der Correspondenz nach und aus dem Auslande, welche durch den höchsten Satz von 12 kr. gegenüber den nach Maaß der Entfernungen berechneten ausländischen Tarifen wesentlich erleichtert wurde, brachte die Regierung zu dem Zwecke einer allseitigen Postreform bereitwillig ein Opfer. Eben so wurde durch die contraktmäßige Aufhebung des Frankirungszwanges (zuerst 1842 mit Baiern, Baden und Sachsen, 1843 mit den deutschen Staaten, in welchen die thurn- und taxis'sche Postverwaltung besteht, mit Frankreich, England, Preußen u. s. w.) eine wesentliche Erleichterung herbeigeführt, da jetzt der Brief nach allen Orten, welche in den geschlossenen Staatsverträgen mit begriffen sind, ungehindert abgehen kann. Nur jene Briefe von Privaten nach Oesterreich oder umgekehrt, welche an Behörden und Aemter gerichtet sind, sollten ganz, jene an Mitglieder des österr. Kaiserhauses und an auswärtige Souveraine mit dem halben Porto frankirt werden.

Die Portoprogression nach dem Gewichte wurde in der Art herabgesetzt, daß man bei einem Uebergewichte von $^{1}/_{4}$ Loth nicht mehr das doppelte, sondern

nur das $1\frac{1}{2}$ fache Porto abnahm. Ueberhaupt wurde das Gewichtsporto für Briefe und Schriften so ermäßigt, daß für 16 Loth, wofür bisher auf Entfernungen über 18 Posten 7 fl. 28 kr. an Porto zu bezahlen waren, nur 2 fl., für 2 Pfund statt 16 fl. 48 kr. nur 3 fl. 12 kr. und für 5 Pfund statt 33 fl. 36 kr. nur 5 fl. 36 kr. und so für alle Gewichtsstufen geringere Gebühren entfielen. Die Gebühr für Recepisse hörte auf und die Rekommandationsgebühr von 6 kr. stellte sich um $1/4$ geringer als die bisher für Rekommandation und Recepisse zusammen mit 8 kr. festgesetzte Taxe. Die nach Maß der Porto-Taxe mit 6 und 12 kr. bemessene Gebühr für Retourrecepisse wurde auf der 1. Stufe um die Hälfte geringer als die bisherige Taxe von 12 kr. und selbst auf der 2. Stufe um 8 kr. mäßiger, als die bisher in Wien für Retourrecepisse eingehobene Gebühr von 20 kr.

Nebstbei wurde seit dem 1. November 1840 das für die Correspondenz der landesf. Behörden in Partheisachen bisher von den Taxämtern den Partheien berechnete Porto von diesen letzteren nicht mehr eingehoben.

Da gesetzlich keine Verpflichtung der Privaten zur Versendung von Geld und Waaren mit der Fahrpost mehr besteht, erscheinen die Fahrpost-Gebühren nicht weiter als Monopolspreise. Mit Rücksicht auf die Eröffnung der Transportwege auf den Eisenbahnen, wurden sie nicht, wie bisher nach Postmeilen, sondern nach den in gerader Linie berechneten Entfernungen der Postorte nach dem angegebenen und bei Geld erhobenen Werthe und Gewichte der Sendungen in dem Maße festgesetzt, daß die Postanstalt mit Rücksicht auf die 1838 übernommene unbedingte, selbst den Zufall umfassende Haftung für den Unterhalt der Fahrpostkurse hinreichende Entschädigung und jenen Gewinn erreichen kann, auf welchen sie bei der freigegebenen Konkurrenz der Privatfrachtunternehmungen Anspruch hat.

Schriftpakete bis zum Gewichte von 16 Loth ohne Werth wurden der Briefpost zur ausschließlichen Expedition angewiesen. Geld-, Gold- und Silbersendungen blieben bis 10 fl. vom Gewichtsporto frei, bis zu 1 Pfund Gewicht zahlten sie $1/4$, bis 10 Pfund $1/2$ und bis 20 Pfund $3/4$ Gewichtsporto. Die Gebühr für Recepisse wurde auch bei der Fahrpost aufgelassen und die Rekommandationstaxe für alle Entfernungen mit 6 kr. festgesetzt. (wiener Zeitung vom 31. März 1842, allg. Z. 1842 S. 759; österr. Lit. Bl. 1846 S. 359.)

Weitere Erleichterungen des Verkehrs traten bei der Versendung von Schriften, Werthpapieren, Obligationen, Wechseln, baren Geldsummen, Banknoten u. dgl. (Hfkammerdte. 27. März 1843 Z. 7429 und 16. April 1844 Z. 9811, Gubcirc. 30. Juni 1843 Z. 27.779 und 12. Juni 1844 Z. 24.223), dann, außer Büchern, Broschüren und Musikalien, auch aller andern Drucksachen ein (Hfkammerdt. 31. März 1847 Z. 7548, Gubcirc. 26. April 1847 Z. 17.439).

Im Jahre 1841 betrug die Länge der Postkurse in Mähren und Schlesien $209^2/_4$, im Jahre 1845: $218^1/_8$, im Jahre 1846: 239 Meilen; die Zahl

der Postämter 1841: 104, 1845: 118, 1846: 119; die Einnahme des Postgefälls 1841: 374.628 fl., 1845: 447.447 fl., 1846: 471.928 fl., die Ausgaben 1841: 276.134 fl., 1845: 336.326 fl., 1846: 347.514 fl; der Ueberschuß 1841: 98.494 fl., 1845: 111.121 fl., 1846: 124.414 fl.; das Porto für die nicht zahlbare ämtliche Correspondenz 1841: 181.760 fl., 1845: 192.640 fl., 1846: 192.640 fl.; auf der Fahrpost: die Privat-Sendungen 1841: 167.704 Pfund, 1845: 121.628 Pfund, 1846: 127.377 Pfund; die ämtlichen Sendungen 1841: 60.503 Pfund, 1845: 157.010 Pfund, 1846: 171.629 Pfund; die Privat-Geldsendungen 1841: 13.861.708 fl., 1845: 12.194.886 fl., 1846: 17.174.587 fl.; die Geldsendungen von ärarischen Aemtern 1841: 3.435.178 fl., 1845: 3.478.655 fl., 1846: 14.712.082 fl.; zusammen 1841: 17.296.886 fl., 1845: 15.673.541 fl, 1846: 31.886.669 fl.; Passagiere wurden befördert 1841: 11.254, 1845: 11.672, 1846: 15.990 (Freiherr von Reden, österr. Staatshaushalt S. 226, nach den Tafeln der Statistik).

Eine ungeahnte Beschleunigung der Post-Beförderung und Ausdehnung der Post-Anstalten übte der Bau der Eisenbahnen, von denen sich die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn in den Jahren 1839 — 1848 von der südlichen Gränze Mährens bis zur nördlichen Schlesiens und die nördliche Staatsbahn 1845 von Olmütz, 1849 aber von Brünn bis an die böhmische Gränze ausbreiteten und die erstere sich in Kurzem bis an die galizische Gränze erstrecken wird. Vom 1. September 1845 an trat die Benützung der Eisenbahn zur Postbeförderung zwischen Wien, Brünn, Olmütz und Prag ein, in Folge dessen im Zusammenhange mit der Fahrordnung der Eisenbahnzüge 58 Post-Kurse aufgehoben, dagegen aber 123 neu errichtet, vermehrt oder umgestaltet wurden. In Mähren gingen ein: Die Malle-Posten a) zwischen Wien und Reichenberg über Brünn und Königgratz und b) zwischen Olmütz und Königgratz, die Reitpost zwischen Olmütz und Königgratz, die Bothenposten zwischen Littau und Schönberg, Müglitz und Hohenstadt, Landskron und Rothwasser, die Bothen-Fahrpost zwischen Zwittau und Landskron, die beiden Brief-Eilposten und beiden Pack-Posten zwischen Wien und Prag über Iglau und Neuhaus, die Personen-Eilpost zwischen Wien und Prag, die Bothenposten zwischen Schelletau und Datschitz, Budwitz und Jarmeritz, Iglau und Polna, Iglau und Neustadtl über Saar, Policzka und Ingrowitz, die Mallepost zwischen Brünn und Prag, die Reitposten zwischen Iglau und Wittingau, die Malle- und die Reit-Post zwischen Wien und Brünn, die Bothenpost zwischen Znaim und Rötz. Dagegen wurden eine tägliche Malle-Post zwischen Brünn und dem Bahnhofe bei Triebitz über Zwittau zum Anschlusse an die Bahnzüge von Wien und Prag eingerichtet, tägliche Bothenposten zwischen Littau und dem Bahnhofe bei Littau, M. Neustadt und dem Bahnhofe bei Littau, M. Trübau und dem Bahnhofe bei Landskron, dann tägliche Bothen-Fahrposten zwischen Schönberg und dem Bahnhofe bei Hohenstadt, Rothwasser und Hohenstadt errichtet und die bestandenen Bothen-Posten zwischen

Schönberg und Altstadt, Rothwasser und Grulich, Rothwasser und Mittelwalde in Preußisch-Schlesien aber auf tägliche Kurse vermehrt. Weiter wurden neben der brünner Mallepost noch eine tägliche Cariolpost zwischen Zwittau und dem Bahnhofe bei Triebitz, eine tägliche Mallepost zwischen Wien und Kollin über Iglau und neben derselben noch eine täglich zweimalige Bothen-Fahrpost zwischen Kollin und Czaslau (nach Iglau) errichtet, die zwischen Budwitz und Jamnitz, dann zwischen Stannern und Teltsch bestandenen Bothenposten auf tägliche Kurse vermehrt und bis Datschitz ausgedehnt, an Stelle der bestandenen Fußbothen-Post zwischen Budwitz und Trebitsch über Jarmeritz eine tägliche Bothen-Fahrpost errichtet, die Bothenpost zwischen Iglau und Triesch auf tägliche Kurse vermehrt, zwischen Iglau und Policzka über Polna, Saar und Neustadtl eine tägliche Bothen-Fahrpost errichtet, die Mallepost zwischen Brünn und Prag auf den Kurs zwischen Brünn und Iglau beschränkt, die Bothenpost zwischen Groß-Meseritsch und Trebitsch auf tägliche Kurse vermehrt und in eine fahrende Bothenpost umgestaltet, zwischen Iglau und Beneschau eine tägliche Bothenfahrt errichtet, die Cariolpost zwischen Iglau und Neuhaus auf tägliche Kurse vermehrt, zwischen Wien und Nikolsburg eine tägliche Reit-, zwischen Nikolsburg und Gaunersdorf eine wochentlich dreimalige Cariol-Post errichtet, die Reitpost zwischen Brünn und Znaim auf tägliche Kurse vermehrt und mittelst der täglichen Cariol-Post zwischen Brünn und Pohrlitz, dann der täglichen Reitpost zwischen Nikolsburg und Pohrlitz die Correspondenz-Beförderung zwischen Nikolsburg, Znaim und Iglau um 24 Stunden beschleunigt; weiter zwischen Pohrlitz und dem Bahnhofe zu Branowitz eine tägliche Bothenpost, zwischen Znaim und Maistau, dann Maißau und Krems eine tägliche Bothen-Fahrpost errichtet und hierdurch die Postbeförderung zwischen Znaim und dem Viertel Ober-Manhartsberg, dann mit dem südlichen Böhmen um 24 Stunden beschleunigt; endlich zwischen Proßnitz und dem Bahnhofe bei Brodek eine tägliche Bothenpost, zwischen Zwittau und M. Trübau eine tägliche Bothen-Fahrpost errichtet, die Bothenpost zwischen Brüsau und Gewitsch auf tägliche Kurse vermehrt und die Bothenposten zwischen Goldenbrunn, Boskowitz und Kunstadt angemessen geregelt. Bei sämmtlichen Malleposten trat allgemein unbedingte Passagiers-Aufnahme ein.

Das Personen-Fahrtgeld wurde mit 20 und 22 kr. für eine Meile bestimmt und den Reisenden an Gepäck 40 Pfund und 80 fl. Werth freigelassen. Bei den Bothen-Fahrposten wurde den k. k. Postmeistern und Briefsammlern, welche deren Beförderung besorgen, zugleich die Mitnahme von Reisenden auf ihre Rechnung gestattet (Kundmachung der obersten Hof-Postverwaltung vom 12. August 1845).

1847 wurde eine tägliche Mallepost zwischen Hohenstadt an der Eisenbahn und Freiwaldau nächst dem Curorte Gräfenberg mit der Aufstellung von Relais-Stationen in Schönberg und Wiesenberg (und 1848 einer selbständig cartirenden Briefsammlung) errichtet (Amtsbl. der brünner Zeitung Nr. 231) und diese

Mallepost 1848 bis Zuckmantl, so wie jene zwischen Olmütz und Troppau bis nach Olbersdorf ausgedehnt, statt jener zwischen Obersdorf und Zuckmantl eine tägliche Reitpost eingeführt, die Cariolpost zwischen Troppau und Freudenthal in eine Mallepost umstaltet und die Mallepost zwischen M. Ostrau und Freiwaldau auf den Kurs zwischen M. Ostrau und Troppau beschränkt (eb. 1848 Nr. 83). Weiter wurden 1848, statt der bestandenen minderen Postbeförderungen, tägliche Malleposten zwischen Brünn und Znaim einer-, dann Znaim, Krems und St. Pölten andererseits (eb. S. 665), so wie zwischen Bielitz und Sanok (eb. Nr. 277) errichtet.

Die Eröffnung der Eisenbahnstrecke zwischen Brünn und Trübau hatte vom 1. Jänner 1849 an wieder eine neue Ordnung sowohl der Eisenbahnzüge zwischen Wien, Lundenburg, Brünn, Prag, Prerau, Olmütz und Oderberg, als der damit in Verbindung stehenden Post-Kurse zur Folge (eb. 1849 Nr. 7). Hiernach wurden folgende, durchaus tägliche, Post-Kurse eingerichtet: Reitpost von Iglau nach Prag, Mallepost zwischen Brünn, Iglau und Kollin an die Bahn, Cariolpost zwischen Zwittau und Leitomischel, Reitposten zwischen Zwittau und Hohenmauth, Zwittau und M. Trübau, Bothenfahrposten zwischen Zwittau und Policzka, Zwittau und Landskron, Cariolpost zwischen Zwittau und Müglitz, Bothenposten zwischen dem Postamte und Bahnhofe Brüsau, dto. Lettowitz, Bothenfahrpost (statt Bothenpost) zwischen Lettowitz und Gewitsch, Bothenpost zwischen Goldenbrunn und dem Bahnhofe Skalitz, Bothen-Posten zwischen Kunstadt und Goldenbrunn, Boskowitz und dem Bahnhofe Skalitz, Lipuwka und dem Bahnhofe Blansko, Reitpost zwischen Proßnitz und dem Bahnhofe Blansko über Wischau, Bothenposten zwischen dem Postamte und Bahnhofe Raigern, zwischen Pohrlitz und dem Bahnhofe Branowitz, Auspitz und dem Bahnhofe Saitz, Pawlowitz und dem Bahnhofe Saitz, Bothenfahrposten zwischen Lundenburg und Nikolsburg a) über Eisgrub, b) über Feldsberg, Reitpost zwischen Wien und Nikolsburg, Cariolposten zwischen Nikolsburg und Wolkersdorf, dann Nikolsburg und Pohrlitz, Bothenposten zwischen dem Postamte und Bahnhofe Littau, zwischen Neustadt und dem Bahnhofe Littau, zwischen dem Postamte und Bahnhofe Müglitz, Mallepost zwischen Hohenstadt und Freiwaldau (dann Zuckmantl), Reitpost zwischen Hohenstadt und Freiwaldau, Bothenfahrposten zwischen Schönberg und Janowitz, Janowitz und Freudenthal, Hohenstadt und Schönberg, Bothenposten zwischen Schönberg und Altstadt, Müglitz und Aussee, Proßnitz und dem Bahnhofe Brodek, Mallepost zwischen Hohenstadt und Glatz, Reitposten von Pohrlitz nach Lundenburg, zwischen Olmütz und Weißkirchen. Die Mallepost zwischen Brünn und Triebitz und die Bothenposten zwischen Lobnig und Janowitz, Laa und Nikolsburg gingen ein.

1851 wurde eine Postbothenfahrt zwischen Brünn und Iglau über Trebitsch errichtet. 1852 traten an Stelle der Mallepost zwischen Brünn und Olmütz täglich zweimalige, zwischen Hohenstadt und Freiwaldau tägliche Eilfahrten, dann an Stelle der Mallepost zwischen Brünn und St. Pölten täglich zweimalige

Eilfahrten zwischen Brünn und Znaim und damit in Verbindung Postbothenfahrten zwischen Znaim und Krems; weiter traten an Stelle der Postbothenfahrten zwischen Hohenstadt — Mittelwalde und Hohenstadt — Hoflenz Eilfahrten.

Diese Einrichtungen der Postkurse hatten ihre Ausdehnung in dem Maße zur Folge, daß sie sich im Jahre 1851 in Mähren und Schlesien bereits auf 466 Brief- und 230 Fahrpost-Meilen erstrecken (Hain II. 621), daher seit 1847 im Verlaufe weniger Jahren um 221 Brief- und 113 Fahrpost-Meilen zugenommen hatten (die Postkurse des Bezirkes der brünner Handelskammer sind in ihrem Jahresberichte für 1851 S. 313 — 5 verzeichnet).

Die schles. Handelskammer stellt in ihrem Berichte für 1853 S. 98 vor, daß seit dem Aufhören der Mallefahrten zwischen der Eisenbahn-Station Schönbrun und Teschen der ehemalige teschner Kreis einer jeden Postverbindung für den Personenverkehr entbehre.

In gleichem Verhältnisse wuchs auch die Zahl und der Umfang der Post-Anstalten. Die mährisch-schlesische Oberpostverwaltung, zugleich k. k. Oberpostamt in Brünn, zählte 1848: 24 Beamte, 6 Praktikanten, 2 wirkliche und 13 Aushilfs-Conducteure, 5 Briefträger und 1 Gehilfen und 5 Paker und Hausknechte, dann ein k. k. Poststallamt, das k. k. Post-Inspektorat in Troppau 5 Beamte, 1 Praktikanten, 4 Diener und ein k. k. Poststallamt; weiter gab es im Jahre 1848 in Mähren und Schlesien: 4 k. k. Absatz-Postämter, nämlich in Olmütz (mit 8 Beamten, 3 Conducteurs, 4 Dienern), Iglau (4 B.), Teschen (2 B., 2 Cond.) und Bielitz (2 B.); k. k. Posterpeditionen a) in den 5 Eisenbahnhöfen Lundenburg, Olmütz, Hohenstadt, M. Ostrau und Prerau unter der Leitung landesfürstlicher Beamten und b) in den 13 Bahnhöfen zu Saitz, Göding, Bisenz — Pisek, Hradisch, Napagedl, Hulein, Littau (Schwarzbach), Müglitz, Leipnik, Weißkirchen, Zauchtel, Stauding und Schönbrunn unter der Leitung von Beamten der Direktion der Ferdinands-Nordbahn (k. k. provisorische Posterpedienten); 54 k. k. Postämter und zugleich Poststationen (Ungarisch-Hradisch, Freiwaldau, Battelau, Groß-Bitesch, Nieder-Bludowitz, Ungarisch-Brod, Brüsau, Budwitz, Dorfteschen, Frainersdorf, Freiberg, Freudenthal, Friedek, Göding, Goldenbrunn, Hof, Hoflenz, Hrozinkau, Jablunkau, Jägerndorf, Kremsier, Lechwitz, Leipnik, Lipuwka, Littau, Lobnig, Groß-Meseritz, Müglitz, Napagedl, Neutitschein, Nikolsburg, Olbersdorf, Mährisch-Ostrau, Pohlom, Pohrlitz, Posořitz, Proßnitz, Raigern, Regens, Schelletau, Schwarzkirchen, Skotschau, Stannern, Sternberg, Mährisch-Trübau, Tscheitsch, Uhrzitz, Weißkirchen, Wendrin, Wischau, Würbenthal, Znaim, Zuckmantl, Zwittau); 4 k. k. Postrelaisstationen (Groß-Augezd, Hohenstadt, Schönberg, Wiesenberg); endlich 57 k. k. Postämter unter der Benennung Post-Briefsammlungen (in Altstadt, Auspitz, Aussee, Austerlitz, Bautsch, Bärn, Benisch, Bisenz, Bistritz, Ober-Bobrau, Bodenstadt, Boskowitz, Brumow, Datschitz, Eibenschitz, Eisenberg, Engelsberg, Frankstandt, Freistadt, Fulnek, Gaya, Gewitsch, Hohenstadt, Holleschau, Hotzenplotz, Jamnitz, Janowitz, Jaromeritz, Jauernig,

Ingrowitz, Kogetein, Kromau, Kunstadt, Lettowitz, Walachisch-Meseritsch, Neustadt, Neustadtl, Oderberg, Odrau, Ostra, Pawlowitz, Pirnitz, Saar, Schönberg, Schwarzwasser, Straßnitz, Teltsch, Tischnowitz, Trebitsch, Triesch, Wagstadt, Weidenau, Wiesenberg, Wigstadtl, Wisowitz, Wsetin, Zauchtl) (Provinzial-Handbuch für Mähren und Schlesien auf das Jahr 1848 S. 142 — 8).

Nach etwas mehr als zwei Jahrzehenten (seit 1825) gab es daher, statt 52 Post-Stationen und 3 Briefsammlungen, nun 1 Postinspektorat, 4 Absatz-Postämter, 18 Post-Expeditionen, 54 Postämter, zugleich Poststationen, 4 Postrelais-Stationen und 57 Briefsammlungen.

Im Jahre 1850 trat an die Stelle der Briefsammlungen und Briefsammler die Benennung Posterpedition und Posterpedient (Mstdt. 31. Mai 1850 Nr. 215 Reichsges.).

Neue förmliche Postämter mit Pferdewechsel entstanden 1851 in Rudelsdorf (zwischen Hohenstadt und Freudenthal), 1852 in Trebitsch, Jauernig (statt Posterpeditionen) und Kleinherrlitz; neue k. k. Posterpeditionen für Brief- und Fahrpostsendungen entstanden 1851 in: Datschitz, Boikowitz, Czernahora, Oels, Luhatschowitz, Deutschliebau, Römerstadt, Rossitz, Nedwietitz, Brumow, 1852 in: Koritschan, Bisenz — Pisek, Stephanau, Ullersdorf, 1853 in: Brodek, Budigsdorf (S. Landesregierungsblatt).

Mit Ende Februar 1855 gingen die Post-Ställe in Lipuwka, Goldenbrunn und Brüsau ein und die letzteren zwei Postämter wurden in Posterpeditionen umstaltet.

So bedeutend auch die seit mehreren Jahrzehenten in Oesterreich ausgeführten Reformen des Postwesens waren, konnten doch dieselben nicht als abgeschlossen angesehen werden. Die Umstaltungen im ganzen Organismus des Staates seit 1848 dehnten sich alsbald auch auf dieses aus. Zunächst wurde 1848 die Portotaxe bis auf 10 Meilen von 6 auf 3 kr. herabgesetzt und 1849 die erstere Gebühr von 20 auf 30 Meilen ausgedehnt, auch der Versendung von periodischen Schriften und Drucksachen unter Kreuzband und im Wege der Pränumeration wesentliche Erleichterungen gewährt (Hfkammerdt. 4. Mai 1848 Z. 245 und Fzstdt. 7. Juni 1848 Z. 757, Mstdte. 27. Jänner und 14. Februar 1849, Reichsges. Nr. 103 und 128). Diese Zugeständnisse waren gleichwohl nur ein Uebergang zu weiteren Erleichterungen und Vereinfachungen. Angebahnt wurden dieselben durch die schon früher (S. 100) erwähnten Umstaltungen in der Verwaltung der Postanstalt. Dieselbe überging (1849) vom Finanz- an das Handelsministerium und wird von diesem, nach Aufhebung der obersten Hofpostverwaltung, unmittelbar geleitet; der Wirkungskreis der Oberpostverwaltungen wurde neu geregelt und erweitert (Amtsunterricht vom 13. Jänner 1849, Reichsges. Nr. 84), das Erforderniß zum Eintritte in den Staatspostdienst höher gestellt (a. h. Entschließung 10. April 1850, eb. Nr. 247), für jedes Kronland eine eigene k. k. Postdirektion, für Mähren in Brünn, für Schlesien in Troppau, bestellt

(a. h. Entschl. 21. Sept. 1850), diese letztere aber (wie jene zu Krakau, Czernowitz, Salzburg, Klagenfurt und Laibach) später wieder aufgehoben, ihre Geschäfte an die brünner Postdirektion überwiesen und in Troppau nur ein k. k. Postamt belassen (a. h. Entschl. 7. und 15., Mstdt. 18. November 1851 Z. 2730).

Als der innere Frieden theuer erkauft war, überging die Postverwaltung unmittelbar zur Ausführung weiterer Reformen*), welche um so nöthiger wurden, als sie auch in anderen Staaten geschehen waren. Denn in neuester Zeit brach sich die Ansicht immer mehr Bahn, daß die Postanstalt zur Beschleunigung und Erleichterung der Verbindungen unter den Menschen bestimmt sei, nicht aber zu einer gewinnbringenden Staats-Gewerbeanstalt. Es geschah sehr viel zur Durchführung dieses Grundsatzes. Schon seit dem Anfange des 19. Jahrhundertes hatten die hannover'sche, preußische und thurn-taxis'sche Postverwaltung allmählig eine Menge von einzelnen Verbesserungen in das Postwesen eingeführt. Dann folgten seit 1840 die kühnen, immer umfassender und gleichzeitig erfolgreicher werdenden Briefpost-Reformen in England und einige Jahre später begann die österreichische Regierung ihr System von Postverträgen, welches in den letzten Jahren eine solche rasche und günstige Entwicklung erfahren hat, daß der von Oesterreich angeregte Postverein schon jetzt einen großen Theil von Europa umfaßt und darin eine leichte, sichere, rasche und wohlfeile Postverbindung und möglichste Uebereinstimmung geschaffen ist. Unterm 6. April 1850 schlossen die preuß. und österr. Regierung den berühmten Vertrag über die Bildung eines deutsch-österreichischen Postvereins (wiener Zeitung 1850 Nr. 102, Reichsges. Nr. 253), welcher am 1. Juli 1850 in Wirksamkeit trat (revidirt 5. Dezember 1851, Nr. 134 Reichsges. von 1852) und sich bereits über ganz Deutschland ausgebreitet hat.

Die Haupthindernisse einer gedeihlichen Entwicklung der Postanstalt lagen in dem Vorwalten des finanziellen Gesichtspunktes, den übertriebenen Einschränkungen und Porto-Sätzen, der Nicht-Uebereinstimmung und dem Nicht-Ineinandergreifen der Einrichtungen der Staaten. Der Reinertrag der Post-Anstalt, auf den Kopf der Bevölkerung vertheilt, war vor 10 Jahren in Frankreich 5 Sgr. 2 Pf., Belgien 4 Sgr. 1 Pf., Baden 3 Sgr. 6 Pf., England 3 Sgr. 5 Pf. (vor der Reform 12 Sgr. 3 Pf.), Preußen 2 Sgr. 11 Pf., Schweden 2 Sgr. 6 Pf., Hannover 2 Sgr. 6 Pf., Baiern 1 Sgr. 7 Pf., Oesterreich 1 Sgr. 3 Pf., Rußland 1 Sgr. 2 Pf. Die gewöhnlichsten Einschränkungen der Privatwillkühr waren bis auf die neueste Zeit: 1) daß Briefe und versiegelte Pakete unter einem festgesetzten Gewichte gegen Lohn von Niemanden besorgt werden dürfen (in Oesterreich bis 10, Preu-

*) Rücksichten gestatten mir nicht, hierbei, wie überhaupt bei der großen Ausbildung der Verkehrseinrichtungen in unsern Tagen, der Verdienste zu gedenken, welche das Andenken des Freiherrn von Bruck in die fernste Zukunft erhalten werden. S. dessen Biographie in: Die Männer der Gegenwart, 4. Folge, Leipzig 1850.

sen 40, Frankreich 2 Pfund); das höchste Gewicht des einfachen Briefes (Grundlage der Taxe) war: in Baiern 152 holl. As, Frankreich 156, Oesterreich und Hannover 182, Preußen und Baden 223, Sachen 260, England 294; 2) daß Lohnkutscher sich nicht unterlegter Pferde bedienen dürfen; 3) daß den mit Extrapost Reisenden die Weiterfahrt mit einem andern Lohn-Fuhrwerke nur nach einem gewissen Zeitraume gestattet wurde. Ein Theil dieser Beschränkungen dauert noch fort und neue Berechtigungsfragen sind durch die Mitbewerbung der Damofboote, Eisenbahnen, Omnibus-Unternehmungen u. s. w. entstanden. Noch weniger sind hohe Portosätze zu rechtfertigen, welche auch nie ihren finanziellen Zweck erfüllen. Die Zahl der versendeten (bezahlten) Briefe war: in England 1839 (vor der Reform) 80 Mill., also auf den Kopf durchschnittlich 3 Stück; 1840: 169 Mill., im Durchsch. 6·2; 1841: 197 Mill., durchsch. 7·2; 1842: 233 Mill., durchsch. 8·6; in Frankreich 104 Mill., durchsch. 3 St.; Preußen 35 Mill., durchsch. 2·5; Oesterreich in seinen deutschen Ländern (vor der Reform) 22 Mill., durchsch. 2; Belgien 7$^1/_2$ Mill., durchsch. 1·8; Rußland (europ.) 8$^1/_2$ Mill., durchsch. 0·2. Dermal hat sich aber in Folge der Reformen der Briefverkehr bereits ungemein gehoben und ist in immer größerem Aufschwunge begriffen. Im neuest bekannten Jahre kam auf Oesterreich eine Beförderung von 41$^7/_{10}$ Mill. (im Inlande aufgegebenen) Briefen, also 1·08 Stück auf einen Kopf der Bevölkerung, in Preußen von 60$^3/_{10}$ Mill. im In- und bei 77 Mill. Briefen mit dem Auslande, also 4·47 auf einen Kopf, in Baiern 15$^8/_{10}$ Mill. Briefen und 3·47 auf 1 Kopf, in Sachsen 7$^8/_{10}$ Mill. Briefen und 3·68 auf 1 Kopf; in England 398 Mill. Briefen und 14·41 auf 1 Kopf, in Frankreich 190 Mill. Briefen und 5·30 auf 1 Kopf (1839: 99, 1847 vor der Reform 125$^6/_{10}$ Mill. Briefen und 3·55 auf 1 Kopf), im europ. Rußland 32$^8/_{10}$ Mill. Briefen und 0·54 auf 1 Kopf, in den Niederlanden 13$^2/_{10}$ Mill. Briefen und 4·00 auf 1 Kopf, in Belgien 11$^2/_{10}$ Mill. Briefen und 2·54 auf 1 Kopf (1847 vor der Reform 6$^1/_2$ Mill. Briefen und 1·56 auf 1 Kopf). Diese Verhältnisse in der Briefbewegung lassen auch einen Schluß ziehen auf die Lebhaftigkeit des Verkehrs, wie die Culturentwicklung selbst. In Deutschland (ohne Oesterreich u. a.) dürften gegenwärtig auf 1 Kopf der Bevölkerung von den im Inlande aufgegebenen Briefen 3·5, von allen Briefen dagegen, deren Absender oder Empfänger in diesen Gebieten wohnen, 4·5 Stücke durchschnittlich entfallen; Deutschland nähert sich daher dem Kopfantheile Frankreichs (5·3); wie weit steht es aber von der Briefregsamkeit Englands (14, 4 auf 1 Kopf) ab! (Freiherr von Reden, Deutschland und das übrige Europa, Wiesbaden 1854, S. 903 — 949).

Berücksichtigen wir speziel die Reform des österreichischen Postwesens, so hat dieselbe, besonders seit 1850, durch Vereinfachung und theilweise Herabsetzung der Briefportosätze, Einführung des Markensystems und wesentliche Vereinfachung des Fahrposttarifs einen wichtigen Schritt vorwärts gethan.

Die ersten zu einer weiteren Erleichterung des Briefverkehrs waren die Tarifs-Aenderungen in den Jahren 1842 und 1843; einen Uebergang bildete

die Ausdehnung der Portotaxe von 3 kr. bis auf 10 Meilen (1848) und von 6 kr. bis auf 30 Meilen (1849). Eine Uebereinstimmung der Posteinrichtungen in den mit einander verkehrenden Staaten stellt sich als ein Hauptbedürfniß dar. Um dies zu erreichen, hat die österr. Regierung, außer der schon erwähnten Post-Vereinigung, insbesondere auch nach dem Beispiele anderer Staaten eine gleichförmige Brieftaxe und die Frankirung der Briefe mittelst verkäuflicher und aufgeklebter Stämpel angestrebt. Diese letztere bedingte aber die größtmöglichste Vereinfachung der Taxen, wie der Progressionen, welcher Anforderung der bisherige Portotarif nicht entsprach. Es wurde demnach als die den hierländigen Verhältnissen angemessenste Gewichtseinheit das wiener Loth angenommen und die Gewichtsprogression von Loth zu Loth festgesetzt, bei welcher sich das Porto um die einfache Brieftaxe erhöht.

Der Verkehr und die demselben zu Grunde liegenden Verhältnisse sind in Oesterreich noch nicht auf jener Stufe der Ausbildung, daß sie die Einführung einer einzigen Portotaxe nach dem niedrigsten Satze von 3 kr., somit das eigentliche Pennyporto, im ganzen Umfange der österreichischen Monarchie gestatteten. Andererseits würde aber die Aufhebung des Satzes von 3 kr. und die allgemeine Einführung eines höheren Satzes mit Recht als ein Rückschritt erkannt worden seyn und Unzukömmlichkeiten mannigfacher Art herbeigeführt haben.

Da es sich zunächst um einen Fortschritt auf der eingeschlagenen Bahn der Reformen handelte, so erschien die Feststellung eines Portotarifs von zwei Sätzen, nämlich von 4 kr. bis einschließig 10 Meilen, und von 6 kr. über 10 Meilen, als eine wesentliche Erleichterung des Briefverkehres, wodurch auf dem Gebiete der Postanstalt den Anforderungen der Staatsbürger möglichst Rechnung getragen würde. Es wurde zwar nicht in Abrede gestellt, daß die Beseitigung der Taxe von 12 kr. mindestens in der ersten Zeit einen nicht unerheblichen Ausfall für die Posteinnahme zur Folge haben werde; allein die in andern Ländern gewonnene Erfahrung berechtigte zu der Hoffnung, daß die Zunahme der Correspondenz diesen Ausfall binnen nicht zu langer Zeit ausgleichen werde.

Mehr noch als das Briefpostwesen bedurfte der Fahrposttarif einer durchgreifenden Reform. Die Sendungen mit der Fahrpost unterlagen nicht nur nach ihrem Werthe und Gewichte, sondern auch nach der Entfernung des Ortes ihrer Bestimmung und nach ihrem Inhalte, je nachdem Geld und geldvorstellende Effekten, Gold, Silber, Kupfergeld, Waaren, Schriften und Drucksachen, Bücher u. s. w. versendet wurden, einer verschieden, jedoch nicht gleichmäßig abgestuften Portobehandlung, welche den Parteien eine Selbsttarirung und bezügliche Controllirung der Postbeamten unmöglich machte, da selbst diese der Zuhilfnahme umfangreicher Tabellen bedurften, um die Fahrpostsendungen zu tariren. Ueberdieß begünstigte der Tarif fühlbar die großen Sendungen auf Kosten der kleinen, welcher Umstand zu vielen Klagen Veranlassung gab.

Bei der Reform des Fahrposttarifes handelte es sich nicht so sehr um Herabsetzung der Gebühren, da die Beförderung von Fahrpostsendungen kein Gegen-

stand des Staatsvorbehaltes, sondern Jedermann freigegeben ist; es war vor Allem dessen Vereinfachung erforderlich, damit jede Partei ihre Sendung mit Leichtigkeit selbst taxiren und die Portobemessung controlliren könne; ferner erschien die gleichmäßigere Vertheilung der Portolast, endlich die Verfügung geboten, daß die Sendungen auf große Entfernungen, bei welchen das Publikum mehr an die Postanstalt gewiesen ist, nicht allzusehr erschwert werden, während bei kurzen Entfernungen dem Publikum häufig Privatgelegenheiten zu Gebote stehen. Zugleich mußte man auch Sorge tragen, daß der Postanstalt vorzugsweise die kleineren und leichteren Sendungen, für welche sich der gewöhnliche Frachtentransport weniger eignet, zugewendet werden.

Zur Erreichung dieser Zwecke wurden mit der a. h. Entschließung vom 25. September 1849 in der Wesenheit folgende Bestimmungen genehmigt:

1. Die Frankirung der Briefe mittelst aufzuklebendem Stempel wird allgemein, einschließlich der Stadtpost in Wien und an andern Orten eingeführt.

2. Bei der Briefpost gilt der Porto mit 3 Kreuzern bis inclusive 10 Meilen, und mit 6 Kreuzern über 10 Meilen für den einfachen Brief; der Portosatz von 12 kr. fällt ganz weg. Das Stadtporto in Wien bleibt auf 2 kr. festgestellt.

3. Das Gewicht des einfachen Briefes wird mit 1 Loth wiener Gewicht und die Taxprogression dahin bestimmt, daß für jedes Loth Mehrgewicht die Taxe für den einfachen Brief mehr einzuheben ist.

4. Sendungen ohne Werth müssen bis zum Gewichte von inclusive 6 Loth bei der Briefpost aufgegeben werden. Bei dem Gewichte von mehr als 6 Loth kann man sie entweder bei der Brief- oder bei der Fahrpost aufgeben; sie müssen aber im letzteren Falle nebst dem Fahrpost-Grundporto so lange die für einen Brief von 7 Loth entfallende Brieftaxe entrichten, bis die Behandlung nach dem Fahrpost-Tarife einen höheren Portobetrag ergibt.

5. Alle Sendungen mit angegebenem Werthe, ohne Rücksicht auf das Gewicht derselben, gehören zur Fahrpost.

6. Das Fahrpostporto ist nach dem Tarife und nebst demselben ist von jeder einzelnen Sendung ohne Rücksicht auf Gewicht, Werth und Entfernung das Grundporto von 10 Kreuzern einzuheben.

7. Bei Fahrpostsendungen ohne angegebenen Werth findet die Tarirung lediglich nach dem Gewichte, bei Sendungen mit Werthangabe aber sowohl nach dem Werthe, als nach dem Gewichte statt.

8. Ein angegebener Werth unter 50 fl. bleibt vom Werthporto frei, erst von 50 fl. angefangen bildet der Werth ein Element der Tarirung.

9. Werthsendungen von geringerem Gewichte als 6 Loth müssen außer dem Grundporto die nach dem Gewichte entfallende Brieftaxe, und nur wenn die Behandlung nach dem Fahrpost-Tarife einen höheren Porto ergibt, den letzteren entrichten.

10. Werthsendungen von mehr als 6 Loth Gewicht unterliegen nebst dem Grundporto so lange der Brieftaxe von 7 Loth, bis die Taxe nach dem Fahrpost-Tarife höher entfällt.

11. Liegt einer Geldsendung ein Brief von mehr als 1 Loth Gewicht bei, so ist für das Uebergewicht das dafür nach dem Briefporto-Tarife entfallende Porto zu entrichten.

12. Alle für Schriften und Dokumente, Gold- und Silbergeld, Papiergeld, Waaren, Prätiosen, Bücher und Broschüren, Musikalien, Geflügel, Fische und Austern bestehenden Porto-Moderationen und Ausnahmen haben aufzuhören, nur für rohe Seide wird eine Porto-Limitation beibehalten, welche jedoch für die einzelnen Aufgabsorte in Süd-Tirol und dem lomb. venet. Königreiche speciell und verschieden festgesetzt werden wird.

13. Alle durch obige Bestimmungen nicht aufgehobenen oder modificirten Anordnungen des Porto-Regulativs von 1842 bleiben in Kraft.

14. Um das Publikum in Stand zu setzen, selbst die Taxirung seiner Fahrpostsendungen vorzunehmen, ist in allen größeren Postorten nicht nur der Fahrposttarif, sondern auch der Meilenweiser des Ortes verkäuflich zu halten, an kleineren Postorten beides zur bequemen Benützung des Publikums im Postlocale ersichtlich zu machen (wiener Zeitung 1849 N. 230).

Die Anwendung der neuen Grundsätze ließ nicht lange auf sich warten. Vom 1. Jänner 1850 an traten, an Stelle jener von 1842, die neuen Gebühren für Fahrpostsendungen (Mstdt. 20. November 1849 Nr. 13 Reichsges. vom J. 1850)*), vom 1. Juni 1850 an die neuen Briefporto-Taxen (für einen einfachen Brief von 1 Lothe im Bezirke des Aufgabspostamtes 2 kr., bis 10 Meilen 3 kr., bis 20 Meilen 6 und über 20 Meilen 9 kr.) und Neben-Gebühren, so wie die Anwendung von Brief-Marken in Wirksamkeit. Kreuzband-Sendungen wurden ohne Unterschied der Entfernung nur Einem Satze von 1 kr. für das Loth, Waarenproben und Muster für je 2 Loth nach der Entfernung dem einfachen Briefporto unterzogen. Alle im Inlande aufgegebenen, für dasselbe bestimmten Briefpostsendungen müssen frankirt werden, widrigens der Addressat außer dem entfallenden Porto auch noch eine nach dem Briefgewichte steigende Zutaxe von 3 kr. für den einfachen Brief zu entrichten hat (Mstdte. 26. März, 9. Juni und 18. Oktober 1850 Nr. 149, 229 und 428, dann 9. August 1853 Nr. 167 Reichsges.).

*) Die Portogebühr nach Werth und Gewicht der Sendungen beträgt für jedes Hundert Gulden vom Werthe und für jedes Pfund vom Gewichte bis einschließig 5 Meilen 1 kr. und sofort bis 2500 fl. und 25 Pfund 8 fl. 20 kr., dann sofort für jedes 100 fl. und jedes Pfund mehr den ersten Tarifsatz für 100 fl. und 1 Pfund mehr. Schon früher war die Beförderung und Gebühr für Dienst- und Privat-Staffeten geregelt worden (Mstdt. 16. Juni 1849 Nr. 281 Reichsges.).

Vom 1. Juli 1850 an wurde im innern österr. Postverkehre das Porto für Sendungen von Papiergeld, dessen Gesammtbetrag 50 fl. nicht übersteigt, auf die Hälfte des tarifmäßigen Fahrpostporto für 100 fl. herabgesetzt (Mstdt. 9. Juni 1850 Nr. 229 Reichsges.). Vom 1. Oktober 1850 an wurden Geldanweisungen bei der Postanstalt und die Annahme versiegelter Sendungen mit Geld und mit Werthspapieren eingeführt (Mstdt. 27. Juli 1850 Nr. 315 Reichsges.), die Geldeinzahlungen aber vorläufig bis auf 50 fl. und auf bestimmte Postkassen (in Mähren und Schlesien Brünn und Troppau) beschränkt (Kundmachung der Generaldirektion für Communikationen vom 27. September 1850).

Unterm 12. September 1850 erflossen Bestimmungen über eine veränderte Art der Besorgung des Zeitungsdienstes durch die Postanstalt (wiener Zeitung 1850 Nr. 291; Austria 1850 Nr. 223; Minist. Verord. Blatt 1851 Nr. 24). Die a. h. Entschließung vom 3. Jänner 1851 (Mstdt. 3. Jänner 1851 Nr. 32 Reichsges. nebst Minist. Vortrag) genehmigte die Grundsätze für die Regulirung der Post-Portofreiheiten, welche seit 1818 in eine Casuistik ohne leitenden Grundsatz ausgeartet waren (befreit sind nun nur die a. h. Familie, die Amts-Correspondenz der l. f. und der ihnen gleich gehaltenen Behörden und Aemter, der Gesellschaften und Vereine mit gemeinnützigen Zwecken, die geistlichen Orden, welche durch Almosen erhalten werden, u. dgl. m.). Die a. h. Entschließung vom 7. Dezember 1850 (Mstdt. 20. Dezember 1850 Nr. 1 Reichsges. von 1851) genehmigte Abänderungen der auf den Staatsvorbehalt des periodischen Personen-Transportes bezüglichen Bestimmungen des Postgesetzes von 1837, um die Hindernisse einer gedeihlichen Entwicklung solcher Unternehmungen zu beseitigen.

Weitere Erleichterungen im Verkehre brachten die Einführung fahrender Eisenbahn-Postämter vom 1. August 1850 an (S. Austria 1850 Nr. 196), die Errichtung von Briefsammlungen in den größeren Städten, deren Brünn im Jahre 1854: 13 zählte.

Der Einfluß der angedeuteten Post-Reformen in Oesterreich zeigte sich zunächst in dem seither mit jedem Jahre wachsenden Correspondenz-Verkehre, dessen Ergebnisse um so höher anzuschlagen sind, als eine nicht geringe Anzahl Mittheilungen aus dem Kreise der Handelswelt wie der Familien, die früher der Postwagen an ihren Bestimmungsort führte, heute dem elektrischen Drahte zur raschen Beförderung anvertraut werden*). Die Briefaufgabe bei sämmtlichen

*) Die Leistungen der österr. Postanstalt und der legale österr. Postverkehr lassen sich einigermassen aus den finanziellen Ergebnissen beurtheilen, wobei jedoch zu berücksichtigen ist, daß Galizien erst 1776, die ital. Provinzen erst seit 1821 in die nachfolgende Berechnung einbezogen wurden, die Kriege von 1789 — 1814, die Verluste und Wiedererwerbung von Ländern, die Entwerthung des Papiergeldes u. m. a. sehr einwirkten und seit 1820 die ämtliche (portofreie) Correspondenz nicht mehr vergütet wird. Im Jahre 1770 (bis wohin die Nachweisungen reichen) betrug die Einnahme des österr. Briefpost-

Postämtern der Monarchie, im Jahre 1830 nur 3 Millionen Stücke betragend, stieg 1851 (dem ersten nach jener Reform) auf $31^{3}/_{10}$, 1852 auf $36^{6}/_{10}$, 1853 auf $41^{7}/_{10}$, 1854 auf $46^{8}/_{10}$ Millionen. Die Einnahmen des österr. Postgefälls, 1835 kaum 5 Millionen Gulden erreichend, wuchsen auf 8.078.008 fl. im Jahre 1847 (Ausg. 6.015.712 fl.), 8.179.828 fl. im J. 1850 (Ausg. 7.673.484 fl.) **), 9.068.059 fl. im Jahre 1852, 9.208.062 fl. im Jahre 1853; die Ausgaben verminderten sich von 8.398.600 fl. im Jahre 1832 auf 8.125.926 fl. im Jahre 1853; es erhöhte sich daher der Ueberschuß von 669.459 fl. im Jahre 1852 auf 1.082.136 fl. im Jahre 1853 (in England $6^{6}/_{10}$ Mill, in Frankreich $3^{1}/_{2}$ Mill., in Rußland $1^{6}/_{10}$ Mill., in Preußen $^{9}/_{10}$ Mill., in Baiern 87.000 Thaler Rein-Einnahme).

Gefälles 600.840 fl., die Ausgabe 388.382 fl., der Ueberschuß 212.458; 1780: 885.540 fl. Einn., 487.253 fl. Ausg., 398.287 fl. Uebers.; 1790: 1.206.142 fl. Einn., 654.659 fl. Ausg., 551.483 fl. Uebers.; 1800: 2.084.912 fl. Einn., 602.829 fl Ausg., 1.482.083 fl. Uebers.; 1810: 940.536 fl. Einn., 487.026 fl. Ausg., 453.510 fl. Uebers.; 1820: 2.117.986 fl. Einn., 1.153.686 fl. Ausg., 964.300 fl. Uebers.; 1830: 2.863.368 fl. Einn., 1.487.435 fl. Ausg., 1.375.933 fl. Uebers.; 1834: 3.350.302 fl. Einn., 1.763.513 fl. Ausg., 1.586.789 fl. Uebers. Das Brief- und Fahrpost-Gefälle zusammen hatte 1835: 4.927.996 fl. Einn., 3.156.513 fl. Ausg. und 1.771.483 fl. Uebers.; 1840: 6.181.799 fl. Einn., 3.924.474 fl. Ausg. und 2.257.325 fl. Uebers.; 1846: 7.472.563 fl. Einn., 5.517.547 Ausg. und 1.995.015 fl. Uebers.; auf die Briefporto-Einnahme allein kamen 3.897.388 fl. (1842 zur Zeit der Einführung der neuen Tarifs 3.408.107 fl.). Die portofreie ämtliche Correspondenz repräsentirte (1846) einen Portobetrag von beiläufig $3^{1}/_{2}$ Mill. Gulden; dies ist der unmittelbare pekuniäre Nutzen, den die Staatsverwaltung durch den unentgeltlichen Mittransport der Amts-Correspondenz von der Post zieht. Dieselbe stieg von 3 Millionen Paketen im Jahre 1830 auf nahe 7 Mill. im J. 1846, hat sich also binnen 17 Jahren mehr als verdoppelt, während die Privat-Correspondenz nur von 12.426.462 Stücken im Jahre 1830 bis 17.718.087 im Jahre 1846 zunahm. Der ganze Briefverkehr der österr. Monarchie erhöhte sich von $18^{1}/_{2}$ Millionen im Jahre 1830 ($12^{1}/_{2}$ St. Privat-, 3 Mill. ämtliche Pakete, 358.212 Transito-St., 1.462.143 St. ins und 1.289.984 St. aus dem Auslande) auf $29^{1}/_{2}$ Millionen Stücke und Pakete im Jahre 1846 und zwar $17^{7}/_{10}$ Mill. Privat-St., 7 Mill. ämtliche Pakete, $^{6}/_{10}$ Mill. Transit-St., 2 Mill. Stücke ins und $2^{3}/_{10}$ Mill. aus dem Auslande (Dessary S. 23 — 30). Nach Hain (II. 622) umfaßte der Verkehr der sämmtlichen Postämter der Monarchie 1846 bei 7 Mill. Pak. ämtl. und $20^{4}/_{10}$ Mill. Privat-Briefe im Inlande, 2.314.976 aus, 1.977.171 nach dem Auslande, endlich 624.810 transitirende; die ämtliche Correspondenz stieg bis 1851 auf $11^{2}/_{10}$ Mill. Pak., die Privat-Correspondenz im Inlande auf $32^{3}/_{10}$ Mill. Briefe.

**) Ungeachtet der Mäßigung des Briefportos haben sich in Folge der dadurch bezweckten Steigerung des Verkehrs und Steigerung der Correspondenz die Einnahmen der Briefpost bereits im Jahre 1850 denen des Jahres 1847 gleichgestellt, denn sie betrugen 1847: 3.988.805 fl., 1849: 3.340.483 fl., 1850: 3.988.912 fl.

Im Mähren wurden 1851: 1.781.589, 1852: 2.351.017, 1853: 2.510.229 in Schlesien 1851: 446.846, 1852: 436.983, 1853: 444.871 Briefe aufgegeben (N. Oesterr. 8⁶/₁₀, Böhmen 5⁹/₁₀, Ungarn 5²/₁₀, Lombardie 3⁷/₁₀, Venedig 3⁷/₁₀, Küstenland 2¹/₁₀, Galizien 2, Steyer 1⁶/₁₀ Mill. und so herab bis 149.700 in der Bukowina); da in Mähren und Schlesien vor zwei Jahrzehenten durchschnittlich 783.200 Stück Briefe zur postämtlichen Behandlung gekommen waren, hat sich seitdem der Briefverkehr fast vervierfacht. Im Jahre 1851 wurden in Mähren in der Hauptstadt 387.716, im übrigen Lande 1.381.609 Briefe aufgegeben und 12.264 blieben liegen, in Schlesien 119.606, 324.700 und 2.540. Mit N. Oesterreich (Wien), der Lombardie, Venedig, Böhmen und dem Küstenlande gehören Mähren und Schlesien zu denjenigen Ländern der österr. Monarchie, in welchen der Briefverkehr bereits zu einem hohen Grade der Entwicklung gelangt ist.

Die Einnahme des Postgefälls war 1851 in Mähren auf 327.650 fl., in Schlesien auf 148.850 fl., die Ausgabe dort auf 251.700 fl., hier auf 126.750 fl. veranschlagt. Nach Vereinigung der Postdirektionen betrug die Einnahme des Postgefälls in Mähren 1852: 416.197 fl., 1853: 428.185 fl., in Schlesien 1852: 94.008 fl., 1853: 90.475 fl., im Jahre 1854 in Mähren die Einnahme: 459.504 fl., die Ausgabe: 276.109 fl., der Ueberschuß 183.395 fl., in Schlesien die Einnahme 91.531 fl., die Ausgabe 76.991 fl., der Ueberschuß 14.539 fl. (in N. Oest. bei 2 Mill., Böhmen 1³/₁₀, Ungarn gegen ⁹/₁₀, Galiz. ⁷/₁₀, Lomb. ⁷/₁₀, Venedig gegen ⁶/₁₀ Mill. Gulden und so herab bis 37.652 fl. in Dalmatien). Auch das neue Geschäft der Geldanweisung bei den Postämtern hat in Oesterreich ungemein zugenommen, indem im Jahre 1852: 5.864 Parteien 468.309 fl., im Jahre 1853 aber 15.807 Parteien 2.169.323 fl. angewiesene Gelder erhoben; der größte Theil fiel jedoch auf die mit Fahrposten weniger versehenen Länder Ungarn, die Wojwodina, Siebenbürgen, Galizien; in Mähren wiesen 1852 nur 25, 1853: 12 Parteien Gelder an (Hain, österr. Statistik, II. 620 — 4, Austria 1853 S. 641, 1311, 1854 S. 307, 607; des Freiherrn von Reden österr. Finanzstatistik S. 219 ff, dann dess. Deutschland S. 910 — 913). Im Jahre 1854 betrug die Geldanweisung in Mähren und Schlesien 18.049 fl.

Auch die Fahrpost zeigte im österr. Staate eine rasche und stetige Zunahme des Verkehrs, denn im Jahre 1831 ergaben sich ämtliche Sendungen mit 4.540, im Jahre 1851 mit 41.503 St., im Jahre 1831 Privatsendungen mit 28.815, im Jahre 1851 mit 47.344 St.; 1831 ämtliche Geldsendungen mit 57, 1851 mit 243 Mill. Gulden, Privat-Geldsendungen 1831 mit 115, 1851 mit 331 Mill. Gulden; 1831 wurden 53.615, 1851: 260.620 Reisende befördert (in Mähren und Schlesien im Jahre 1854: 17.509).

Nachdem das Postwesen in den westlichen Ländern der österr. Monarchie schon früher sehr entwickelt war, nahm die Ausdehnung der Postkurse des österr. Staates nicht in demselben Verhältnisse zu, wie der Brief- und Fahrpost-

verkehr, da sich die Länge der Strassenmeilen, welche von der Briefpost befahren werden, von 5.467 im Jahre 1847 nur auf 6.631 im Jahre 1851 und bei der Fahrpost von 3.017 im Jahre 1847 auf 3.864 im Jahre 1851 ausdehnte. Ungleich bedeutsamer zeigt sich der Fortschritt in Mähren und Schlesien, da sich deren Postkurse von 245 Brief- und 117 Fahrpostmeilen im Jahre 1847 auf 466 und 230 im Jahre 1851 erweiterten. Auch in dieser Beziehung reihen sich Mähren und Schlesien zu denjenigen Ländern des österr. Staates, in welchen das Postwesen am meisten entwickelt ist (N. Oesterr. 285, O. Oesterr. 277 und 194, Böhmen 828 und 782, Galiz. 542 und 306, Lomb. 511 und 501, Venedig 328 und 310 M.).

Die Zahl der Transportsmittel (Wägen) stieg im österr. Staate von 1177 im Jahre 1847 auf 1.550 im Jahre 1851.

Der internationale Zeitungsverkehr Oesterreichs, so weit derselbe durch die Postverwaltung statt findet, umfaßte 1847 mehr als 10 Millionen Stück der jährlich beförderten Zeitungen, 1851 im Eingange 9.648 ganzjährige Exemplare ausländischer und im Ausgange 1.806 Exemplare inländischer Zeitungen; innerhalb der Monarchie wurden, nach dem Verbrauche der Zeitungs-Marken, im Jahre 1851: $17^{6}/_{10}$ Millionen einzelne Nummern versendet (Hain II. 623, 705).

Gegenwärtig gibt es in Mähren und Schlesien folgende k. k. Postanstalten:

A. Die k. k. Postdirektion für beide Länder zu Brünn*) nebst dem k. k. Postamte daselbst mit 43 Beamten (mit den Praktikanten und Diurnisten), 4 Dienern, 8 Briefträgern, 9 Packern und 8 Condukteurs.

---

*) Wir fügen eine Uebersicht der Vorstände der Postverwaltungen in Mähren und Schlesien bei, so weit sie uns bekannt geworden sind: 1700 Carl Joseph von Metzburg, k. k. Post-Verwalter in Brünn, † 1732. 1714 — 1718 verwaltete Otto Ferdinand Freiherr Kaldtschmied von Eisenberg, auf Chorin, das Oberst-Postamts-Commissariat in Mähren (Wißgrill österr. Geneal. V. 16). 1719 wurde Franz Bernhard Prokop, durch 15 Jahre Postverwalter zu Olmütz, in den Ritterstand mit dem Prädikate von Rabstein erhoben und mit dem Incolate betheilt. 1732 wurde Leopold Wilhelm Appelmann, Postverwalter in Brünn, nachdem er wegen der Verdienste seines Vaters, der ebenfalls Postverwalter war, den Adelstand erhalten hatte, nun in den Ritterstand erhoben und mit dem Incolate betheilt. 1743 wurde Carl Leopold Khautz, als brünner Postverwalter und Titular-Kammerrath in den Adel-, 1754 als k. k. Rath und Postverwalter in Brünn in den Ritterstand mit dem Prädikate von Abendthal erhoben. 1770 — 1776 Joseph Anton von Holzbecher, kais. Rath und Ober-Post-Verwalter in Mähren, 1770 in den Ritterstand erhoben, 1776 zum Incola und Landesburggrafen ernannt (erst von ihm an ist dem Oberpostamte ein Platz im Titular-Kalender (Schematismus) gegönnt). 1776 — 1794 Carl Edler von Köffiller, k. k. Ober-Postamts-Verwalter in Mähren. 1753 — 1776 Anton Franz König, Postverwalter in Troppau, 1753 geadelt mit dem Prädikate von Königsberg, 1775 schles. Oberpostverwalter. 1778 — 1796 Wenzl Edler von Bihn, schles. Oberpostverwalter in Troppau.

B. Die Postämter mit landesfürstlichen Beamten 1) in Troppau (10 B., 1 Cond., 2 Briefst., 3 P.), 2) in der Stadt und im Bahnhofe Olmütz (11 B., 7 C., 3 Br., 6 P.), 3) in den Bahnhöfen Lundenburg (3 B., 3 D.), 4) Hohenstadt (1 B., 1 D.), 5) Weißkirchen (2 B., 3 D.), 6) Oderberg (1 B. aus Brünn, 1 D.), 7) Schönbrunn (1 B. aus Troppau) und 8) Brünn (2 B., 2 D. vom brünner Postamte); die Postdirektion und die unter A und B genannten Postämter haben zusammen 70 Beamte, 12 Diener, 13 Briefträger, 18 Packer und 16 Kondukteurs.

C. Postämter und Stationen 1) in Mähren: Battelau, Groß-Bittesch, Ung. Brod, Brüsau, Mähr. Budwitz, Datschitz, Eibenschitz, Frainersdorf, Freiberg, Göding, Hosl, Hoslenz, Hradisch, Hrosinkau, Iglau, Kremsier, Kromau, Lechwitz, Leipnik, Lipuwka, Littau, Lobnig, Groß-Meseritsch, Müglitz, Napagedl, Neutitschein, Nikolsburg, Olmütz, Pohrlitz, Posoritz, Proßnitz, Raigern, Regens, Römerstadt, Rudelsdorf, Schelletau, Schwarzkirchen, Stannern, Sternberg, Trebitsch, Mähr. Trübau, Tscheitsch, Uhrzitz, Weißkirchen (Stadt), Wiesenberg, Wischau, Zlabings, Znaim, Zwittau, zusammen 49; 2) in Schlesien: Bielitz, Nieder-Bludowitz, Freiwaldau, Freudenthal, Friedek, Kleinherlitz, Jablunkau, Jägerndorf, Jauernig, Olbersdorf, Groß-Pohlom, Schönbrunn, Skotschau, Dorfteschen, Teschen, Wendrin, Würbenthal, Zuckmantl, zusammen 18 in Mähren und Schlesien daher 67.

D. Poststallämter in Brünn und Troppau, zusammen 2.

E. Relais-Stationen in Hohenstadt, Schönberg, Teltsch, Tobitschau, zusammen 4.

F. Posterpeditionen 1) in Mähren: Adamsthal, Altstadt, Auspitz, Aussee, Austerlitz, Bärn, Bautsch, Bisenz (Stadt), Bistritz (am Hostein), Blansko, Oberbobrau, Bodenstadt, Boikowitz, Boskowitz, Brodek, Brumow, Budigsdorf, Butschowitz, Czernahora, Dürnholz, Eisenberg, Eisgrub, Frain, Frankstadt, Fratting, Fulnek, Gaja, Gewitsch, Goldenstein, Goldenbrunn, Greifendorf, Hohenstadt, Holleschau, Hrottowitz, Ingrowitz, Jamnitz, Jaromeritz, Joslowitz, Klobauk (bei Auspitz), Klobauk (bei Ung. Brod), Kojetein, Konitz, Koritschan, Kunstadt, Lettowitz, Liebau (Stadt), Liebau (deutsch), Luhatschowitz, Wall. Meseritsch, Mißlitz, Mistek, Morkowitz,

---

Nach der Vereinigung des schlesischen mit dem mährischen Oberpostamte (1796) waren m. s. Oberpostamtsverwalter: 1800 Franz Würth, Oberpostamtsverwalter, kam nach Prag. 1804 — 1820 Wenzel Bettmann, kais. Rath, † 1820. 1820 — 1822 Johann Högler, kais. Rath, † 1822. 1823 — 18 — Anton Linz von Seckenberg. 182 — Anton Turneretscher. 20. Juni 1831 Engelbert Bar. 2. April 1834 Anton Bruckmayer. 20. November 1835 Gottfried von Giuliani. 22. September 1837 Edler von Weingarten. 23. Februar 1838 Wilhelm von Münzberg. 13. November 1838 Michael Stupper, 1844 pensionirt. 20. März 1845 Anton Selinger. 9. April 1849 Johann Kalmann, kais. Rath und Ordensritter, seit 29. Jänner 1850 Postdirektor.

Ramiest, Rebwiebitz, Mähr. Neustadt, Neustadtl, Oels, U. Ostra, Mähr. Ostrau, Pawlowitz, Piesling, Pirnitz, Plumenau, Prerau, Neu-Raußnitz, Rossitz, Rothmühl, Rothwasser, Rožnau, Saar, Schildberg, Schönberg, Groß-Seelowitz, Steinitz, Stefanau, Straßnitz, Teltsch, Tischnowitz, Tobitschau, Triesch, Ullersdorf, Wessely, Wisowitz, Wsetin, Zauchtl, Zdaunek, Zlin, Zwittau (Bahnhof), zusammen 88; 2) in Schlesien: Benisch, Engelsberg, Freistadt, Friedeberg, Hotzenplotz, Karlsbrunn, Königsberg, Oderberg (Stadt), Odrau, Schwarzwasser, Stauding, Wagstadt, Weidenau, Wiegstadtl, zusammen 14, in Mähren und Schlesien daher 102.

G. Eisenbahnpostexpeditionen unter der Leitung von Bahnbeamten in den Bahnhöfen zu: Raigern, Branowitz, Saitz, Leipnik, Littau, Mähr. Neustadt, Müglitz, Blansko, Skalitz, Lettowitz, Brüsau, zusammen 11.

H. Briefmarken-Verschleiße in Verbindung mit Briefsammelkästen in Brünn 14, Proßnitz 1, Prerau 1, Zwittau 1, Daubrawnik 1, Troppau 2, Trebitsch 1, Groß-Tajax 1, Eichhorn-Bittischka 1, Iglau 3, Freiberg 1, Weißkirchen (Stadt) 1, Kostl 1, Hradisch 1, Hustopetsch 1, Lundenburg (Markt) 1, Leipnik 1, Neutitschein 1, Olmütz 3, Raigern 1, Stramberg 1, Sternberg 1, zusammen 40.

In Mähren und Schlesien bestehen dermal folgende Postfahrten:

A. In Mähren.

1. Die Mallepost — Brünn Beneschau.

2. Die Eilfahrten a) Brünn — Olmütz, b) Brünn — Znaim, beide 2mal täglich, c) Hohenstadt — Mittelwalde, d) Hohenstadt — Hoflenz, e) Hohenstadt — Freiwaldau.

3. Die Cariolposten a) von Zwittau nach Leitomischel und zurück, b) von Schönberg nach Wiesenberg und zurück, c) von Olmütz nach Zuckmantl und zurück, d) von Olmütz nach Troppau und zurück, e) von Nikolsburg nach Pohrlitz und zurück, f) von Zwittau nach Trübau und zurück.

4. Die Reitpost von Göding nach Tyrnau.

5. Die Bothenpostkurse Blansko — Lipuwka, dann Blansko Bahnhof und Blansko Markt, Goldenbrunn — Skalitz, Goldenbrunn — Kunstadt, Kunstadt — Oels, Skalitz — Boskowitz, Greifendorf — Rothmühl, Blansko — Czernahora, Trebitsch — Groß-Meseritsch, Jaroměřitz — Hrottowitz, Zlabings — Piesling, Zlabings — Waidhofen, Piesling — Fratting, Fratting — Jamnitz, Fratting — Drosendorf, Frain — Znaim, Znaim — Joslowitz, Dürnholz — Nikolsburg, Eisgrub — Lundenburg, Pohrlitz — Branowitz, Saitz — Pawlowitz, Klobauk — Auspitz, Raigern — Seelowitz, Steinitz — Butschowitz, Freiberg — Frankstadt, Gaya — Koritschan, Kremsier — Zdaunek, Tobitschau — Kojetein, Kojetein — Olmütz, Wall. Meseritsch — Rožnau, Wall. Meseritsch

— Wsetin, Wsetin — Klobauk, Klobauk — Brumow, Brumow — Boikowitz, Hullein — Holleschau, Holleschau — Bistritz (Hostein), Luhatschowitz — Ung. Brod, Hof — Bautsch, Bautsch — Wiegstadtl, Bärn — Liebau, Bodenstadt — Weißkirchen, Deutsch-Liebau — Mähr. Neustadt, Mähr. Neustadt — Littau, Eisenberg — Schönberg, Goldenstein — Wiesenberg, Hoslenz — Schildberg, Liebau — Bodenstadt.

B. In Schlesien.

1. Die Mallepost a) Troppau zum Bahnhofe Schönbrunn, b) Troppau nach Ratibor.

2. Die Cariolposten von Freudenthal nach Troppau, von Teschen nach Jablunkau und St. Martony, von Troppau nach Olbersdorf, von Zuckmantl nach Ziegenhals, von Freiwaldau nach Zuckmantl, von Schönbrunn nach Bielitz.

3. Die Reitposten 1) von Troppau nach Teschen, 2) von Troppau nach Zuckmantl.

4. Die Bothen-Postkurse Schönbrunn — Königsberg, Wagstadt — Stauding, Teschen — Schwarzwasser, Jauernig — Patschkau, Karlsbrunn — Würbenthal, Hotzenplotz — Olbersdorf, Oderberg — Stadt und Oderberg-Bahnhof.

V. Abtheilung.

Das Bothenwesen.

Wir haben schon in der Einleitung zur Geschichte der Posten erwähnt, daß man vor deren Errichtung und Ausbildung in der Beförderung von Briefen und derlei Sendungen auf Bothen beschränkt war. Abgesehen von der Kostspieligkeit und Beschwerlichkeit dieser Anstalt litt dieselbe auch an großen Mängeln. Die oberösterr. Stände nahmen 1587 als allgemein bekannt an, „daß sich viel müssiges Gesindel, welches wegen Faulheit, besonders wegen des Trinkens und der Völlerei einer andern Arbeit nicht gern nachgehe, auf das Bothenlaufen verlege, wodurch manchem ehrlichen Manne, welcher sie (Bothen) verschickt und ihnen Briefe, Geld oder anderes vertraut, großer Nachtheil und Schaden entstehe. Diese Stände nahmen daher das Anerbieten des linzer Stadt-Rathes freundlich auf, zur Abstellung von allerlei Unordnung, Nachtheil und Schaden, welche durch der Bothen Untreue und Unfleiß entstehe, Vorkehrung treffen zu wollen und forderten den Stadtrath auf, zu verordnen, daß künftig nicht einem jeden verwegenen Menschen Bothschaft zu laufen gestattet, sondern vom Stadtrathe einige vertraute, ehrbare und aufrechte Personen zu Bothen angenommen und jedem eine Bothenbüchse mit dem Landschafts-Wappen zugestellt und aus der Stadt Mittel eine Person als Bothenvater (Bothenmeister) verordnet werde. Auf denselben sollen die Bothen ihr Acht und Aufsehen haben; er soll sie mit ihrem Namen beschreiben und ihnen mit Ernst, auch, wo es nöthig, an Eidesstatt zusprechen, daß sie Jedermann, welcher sie verschicken würde, reich und arm, bei Tag oder Nacht, seine Bothschaft treu, ehrlich und fleißig gegen die bestimmte Besoldung oder Bothenlohn verrichten und darüber Niemanden beschweren oder übersetzen. Als Lohn wurden von Georgi bis Michaelis im Lande (worunter auch Oesterreich unter der Ens zu verstehen) für jede Meile 4, außer Landes 5, von Michaelis an bis Georgi aber 5 und 6 Kreuzer festgesetzt; die eine Hälfte des Lohns soll dem Bothen vor, die andere nach verrichteter Reise zugestellt werden. Sollte sich ein Bothe, außer erheblichen Ursachen, zu welcher Zeit immer einer vom Bothenmeister begehrten Reise widersetzen,

mit dem bestimmten Lohne nicht zufrieden sein oder sich damit nicht begnügen wollen oder sonst aus Unfleiß oder Untreue Jemanden einen Nachtheil, Versäumniß oder Schaden zufügen, so soll er mit Ernst der Gebühr nach bestraft werden." Diese Bothenbestellung konnte jedoch (wie der Stadtrath 1581 erinnerte) nicht ins Werk gesetzt werden, weil wegen Besoldung des Bothenmeisters und Aufstellung einer Bothenordnung noch keine Verfügung getroffen worden sei. Daher dauerten auch die alten Uebelstände und Unordnungen fort. „Sie wissen selber," schrieb der Landeshauptmannschafts-Verweser 1587 an die ständ. Verordneten, „was nit allain bey Gericht, sonder allenthalber allhie und im Lanndt der Poten unfleis und untreu halber für beschwerr vorhanden." Aus der von ihm deshalb entworfenen neuen Bothenordnung geht hervor, daß bis dahin bei der Landschaft keine geschwornen Bothen, noch sonstige Satzungen oder Instruktionen für dieselben bestanden, „sondern sich jeder Both die Gerichts- und andere Briefe auszutragen, zu exequiren und bei der Landkanzlei einschreiben zu lassen unterfangen habe," obwohl das Gesetz vorschrieb, daß der Both, auf dessen Bericht und Aussage bei Gericht erkannt werden soll, beeidigt sei. Die neue von den Ständen genehmigte Bothenordnung enthält daher auch den von den Bothen abzulegenden Botheneid, bestimmt, daß 12 ehrbare, glaubhafte und so viel möglich angesessene Personen als Gerichtsbothen aufgenommen werden sollen, unterwirft sie der landeshauptmannschaftlichen Jurisdiktion und bestimmt den Bothenlohn im Inlande mit 4, im Auslande mit 5 kr. für die Meile und das Wartgeld da und dort mit 8 kr. täglich. Diese Gerichtsbothen durften ohne Genehmigung des Landeshauptmanns keine anderen Bestellungen annehmen; der Privatverkehr blieb wie vorher ohne Schutz und Aufsicht.

Nur die äußerste Noth konnte jene Zeit bestimmen, aus dem Herkömmlichen herauszutreten. Die furchtbaren Raubzüge der Türken, der Zwiespalt in der kaiserlichen Familie, die Sonderinteressen der Stände, die Spaltung der Länder in feindliche Religionsparteien, Massen von herrenlosen Söldnern, welche sich durch Raub und Erpressungen nährten, mußten zur Erkenntniß führen, daß Anstalten nöthig seien, damit die Regierung, die Stände, die bedrohten Städte und Ortsbehörden von allen wichtigen und bedrohlichen Ereignissen rechtzeitig in Kenntniß gesetzt werden, um die erforderlichen Vorkehrungen treffen zu können.

Diese Umstände bewogen endlich die oberösterr. Stände, eine Fußpost zwischen Linz und Wien zu errichten (1605). Man bestellte die Landhaus-Thorsteher zugleich als Landschaftsbothen, welche aber in der Beförderung der Schreiben zwischen Wien und Linz (in 5 — 6 Tagen) so säumig waren, daß man diesen Fußbothen mit der Entsetzung von ihrem ersteren Dienste drohen mußte. Die Stände mußten sich mit Ersuchschreiben an alle einzelne Ortsobrigkeiten, wo die Bothen einzutreffen, abzugehen oder zu wechseln hatten, ja an einzelne Dorfwirthe wenden, welche um Sammlung der eingelaufenen Briefschaften und deren Weiterbeförderung angegangen wurden. Da die Amtssachen,

Berichte, Gutachten und dergleichen nach Wien, so wie die kaiserlichen Resolutionen und andere Bescheide und Beantwortungen von dort unordentlich und langsam befördert wurden und aus der „ungewissen Potten“ Saumsal öfter Ungelegenheiten entsprangen, traf der oberösterr. Landeshauptmann die Einrichtung, daß „auf maß und weiß wie mit den Nürnberger Botten hievor beschehen, wochentlich gewisse geschworne Landshauptmannische Potten zum auf- und abraißen umb einen Jährlichen benenten Soldt zu beßerer fortbringung der Ambtssachen und andere Schreiben unterhalten werden.“ Der Landeshauptmann forderte die oberösterr. Verordneten auf, „zu diesem Nutzbaren werkh Jährlich ebenfals zu deme waß auß allhierigen vicedombambt (k. Kammer) dargereicht wierdt, wenigist 50 Reichstaller zu besserer der Potten underhalt und continirung zu Hilff zuezutragen.“ Die Verordneten übernahmen auch (1633) diese neue Ausgabe gegen dem, „daß diese zwei ordinari Potten in der löblichen Landschaft Pflicht genommen und zu jeder Reise sich bei der Canzley anzumelden haben.“ Diese „neue Bestellung der zween wochentlichen ordinari Botten von Linz nach Wien“ wurde schon als ein beträchtlicher Gewinn angesehen, obwohl in der Woche nur einer herabkam. Dieser seit 1635 bestellte Linzerbothe besorgte Geld, Waaren und größere Pakete und reiste jeden Samstag nach Wien.

Das Bothenwesen kam dergestalt in Aufnahme, daß sich die inzwischen errichteten Postanstalten dadurch in ihrem Fortbestande bedroht sahen. Die Bothen sammelten auf dem Lande wie in den Städten die Briefe der Kaufleute und anderer Personen, ließen sie durch ihre bestellten Briefträger austheilen, betrieben ihre Geschäfte in benannten Lokalitäten, zu gewissen Stunden des Tages, und richteten sich auch zur schleunigen Beförderung von Reisenden mit Wägen, Pferden und Zeug ein, ja sie gebrauchten sich unterlegter Pferdefuhren in Wägen, welche den Postchaisen glichen, mit anhängendem Posthorn und aufgebundenen Felleisen, hielten Vor- und Nachreiter u. s. w. Vorzüglich waren es die Bothen von Nürnberg, Salzburg und Linz, welche dem Postwesen durch solche Anmassungen und durch die Ausdehnung ihrer Geschäfte unleidlichen Eintrag machten (Majest. Gesuch des Oberſthof- und Erblandpostmeisters Grafen Paar von 1688).

Daher verbot schon das General-Mandat von 1659 „die Bothenfuhren mit unterlegten Pferden dadurch bisher Burger, Wirthe und Metzger Briefe und Personen ein und ausgeführt.“ „Wollen einige Städte Burger und Handwerksleute in eigenen Geschäften und Nöthen sich Anderer Boten und Gelegenheit mit Versendung ihrer Partikularbriefe, Personen und Sachen bedienen, und Unsere Post nicht gebrauchen, mögen sie gleichwol dasselbe dergestalt thuen, daß von der Statt, oder dem Stattl, da die Abfertigung geschieht, an den Ort, dahin die Reis geht, kein Wechsel der Pferde statt finde,“ daß nur eine Person das Fuhrwerk führe, welcher aber das Posthörnlein, so wie alle übrigen Abzeichen der Post, und das Sammeln anderer gemeiner Brief untersagt sein sollen.

Diejenigen, was Würden oder Standes sie seyen, welche diese Verordnung freventlich übertretten, sollen angehalten, niedergeworfen, verhaftet, alles, was sie bei sich haben, soll konfiscirt und sie überdieß mit einer Geldbuße von 50 bis 100 Gulden belegt werden" (die Verkehrs-Mittel unserer Gegenden in früheren Jahrhunderten, von Anton Ritter von Spaun, Linz 1848 S. 13 — 23).

Wir theilen diese Nachrichten aus einem Nachbarlande mit, weil es nicht zu bezweifeln ist, daß ähnliche Einrichtungen auch bei uns bestanden, obwohl uns nähere Nachweisungen darüber fehlen. Die Stadt Breslau hatte ein eigenes **Bothenamt** (Menzel, schles. Gesch. III. 495) und eigene **Bothenordnungen** (von den Jahren 1573 und 1635), wie die Stadt Liegnitz (vom Jahre 1619 S. Walther, Silesia diplom. II. 296, 302, 397). Die glogauer Polizeiordnung von 1619 bestimmte den Bothenlohn (schles. Ges. Slg. II. 40). Kaiser Rudolph II. Polizeiordnung für Böhmen vom Jahre 1605 (in Riegger's Archiv, Dresden 1792 S. 483 — 563) regelt auch die Verhältnisse der **Lohnkutscher und Bothen***).

---

*) Sie setzt folgendes fest: **Von den Lohnkutschern.** Die Lohnkutscher, welche sich darum Pferde anschaffen, um damit im nöthigen Falle sich an jedermann auf die Reise zu verdingen, treiben ihren großen Muthwillen so weit, daß sie den Leuten, wenn sie ihrer benöthigt, manchmal nur ein loses Maul anhängen, manchmal und in dringenden Angelegenheiten, wo sie sich leicht verdingen lassen könnten, lieber mit ihren Pferden feiern, und die Leute aufhalten, oder wohl gar ihr Fuhrwerk über die Maaß schätzen. Damit nun also auch bei diesen eine gute Ordnung bestände, so soll ein jeder Kutscher, wenn zu ihm jemand von ehrbaren Leuten kömmt, und von ihm entweder selbst, oder einem andern ums Geld zu fahren verlangt wird, sich von jedermann willig, besonders, wenn er ausgerastete Pferde hat, aufdingen lassen, und von sechs Pferden auf die Woche, wenn er auf der Straße ist, sammt der Kost nichts mehreres als 6 Schock meißnisch verlangen. Dagegen, wenn er an Ort und Stelle eine Woche und länger müßig stünde, so soll ihm nebst seiner und der Pferde Aushaltung in jeder Woche nur die Hälfte von dem, das ist 3 Schock meißnisch gebühren: Doch soll, bevor man zu Haus ausfährt, einem jedem Kutscher täglich und von jedem Pferde 15 Groschen meißn. voraus entrichtet werden. Dagegen ist der Kutscher schuldig, Wagen und Pferde herzugeben, zu versorgen und zu verwahren, damit derjenige, der sich seiner bedient, aus Ursache seines schlecht beschaffenen Fuhrwerkes nicht aufgehalten werde. Hätte sich aber jemand den Kutscher auf eine kürzere Reise von ein, zwei, drei Tagen bestellet, so soll ihm täglich sammt der Kost und Rückreise nur 1 Schock meißn. gebühren. Von diesen Lohnkutschern sind ihrer viere zu Aeltesten zu bestellen, damit derjenige, der ein Fuhrwerk braucht, und selbst damit nicht versehen ist, zu diesen seine Zuflucht, um befördert zu werden, nehmen kann; welches zu veranlassen, und das Fuhrwerk zu bestellen, eben so auch, wenn zwischen Jemanden ein Streit entstünde, diesen unter ihnen beizulegen, die Aeltesten der Lohnkutscher schuldig sein werden.

So viel jedoch das mit den deutschen Ausländern, und andern fremden Leuten außer Land gehende Fuhrwerk betrifft, da hat es bei demjenigen zu verbleiben, wessen man mit dem Kutscher darum übereingekommen wäre. Hätten jedoch die Juden einiges Fuhrwerk bestellet, das die Räthe und Beamte Sr. Majestät des Kaisers in Höchst Ihrer Kais. Ma-

Eine eigene Art von Amtsbothen waren in Mähren die sogenannten Puhonczen und die Kreisbothen.

Die bei den Landrechten in Olmütz und Brünn (seit 1642 vereint in letzterer Stadt), so wie auch in Troppau, eingebrachten Klagen und von da ausgegangenen Ladungen wurden durch eigene Bothen ausgetragen. Dieselben hießen im olmützer Kreise und Fürstenthume Troppau Puhonczen (vom böhm. Worte Puhon, Klage; unrichtig Pohunczen genannt). Im olmützer Kreise waren es eigene dort ansässige Leute, welche in früherer Zeit 2 Pfennige für die Meile erhielten. Sie bekamen vom Gerichte einen Zettel, in welchem alle Kläger oder ihre Bevollmächtigten, dann die Beklagten nebst dem Gegenstande der Klage aufgezeichnet waren. Diesen Zettel mußten sie jedem Beklagten zeigen und dieser mußte bestätigen, daß ihm die Klage angezeigt worden sei. Wenn

---

jestät sowohl, als auch in eigener dringenden Angelegenheit zum Fahren benöthiget wären, so sollen die Lohnkutscher schuldig sein, von den Juden abzustehen, und mit diesen auf den Weg ohne alle Ausrede sich begeben. Auch dieses müssen die Kutscher besonders in Acht nehmen, daß sie, unter ernstlicher Strafe, kein Gesinde den Dienstherren abwendig machen.

Von den Bothen. Es ist bei einer jeden Stadt Prag vom Bürgermeister und Rathe eine beeidete Person zu bestellen, welche eine gewisse Zahl von geschwornen Bothen aufzunehmen, und diese in Ordnung halten soll. Wer nun einen Bothen braucht, hat nur zu jenem Bothenmeister zu schicken, oder selbst zu gehen, und sich da zu melden, daß er einen Bothen, so und so weit brauche. Der Bothenmeister aber, welcher wissen muß, wo ein jeder Bothe wohnet, soll jedermann sogleich einen Bothen verschaffen, und diesen in seine Bücher, zu wem, wie weit er gegangen, und wann er wieder zurückkehren müsse, verzeichnen. Und niemand wird einem Bothen, der innerhalb des Königreichs Böhmen versendet wird, von der Meile mehr, als 4 Gr. meißn. und auch nicht auf einmal, sondern eine Hälfte zur Angabe, und die andere Hälfte bei der Rückkehr zu geben schuldig sein. Wer jedoch einen Bothen außerhalb dieses Königsreichs versenden wollte, der soll schuldig sein, von der Meile 5 Gr. meißn. zu zahlen. Dagegen soll ein jeder Bothe nach Empfang der Briefe mit ihnen sogleich unverzüglich abgehen, von andern auf einen andern Weg keine Briefe annehmen, anderwärtshin, da er was versäumen könnte, nicht außer der Straße gehen, so auch, wenn er vom Wege zurückgekommen, die Briefe wieder gleich ohne Aufenthalt, und unter scharfer Strafe abgeben, oder, wenn ihm keine Antwort mitgegeben worden wäre, eine Bestätigung der Abgabe vorzeigen; sonst soll Niemand gehalten sein, ihm die zweite Hälfte nachzuzahlen. Welcher Bothe sich aber nicht so aufführen und verhalten sollte, dieser ist andern zum Beispiele mit Schachteleyverhaft, oder nach Größe der Uebertretung zu bestrafen, oder aber ihm die Entlassung zu geben.

Dem Bothenmeister aber hat ein jeder Bothe von der Meile einen kleinen Pfennig für seine Bemühung zu zahlen. Sollte jemand in Abwesenheit des Bothenmeisters einen Bothen brauchen, und diesen für sein Geld nicht haben können, dagegen aber befunden werden, daß ein Bothe weder um Geld noch andern Lohn gehen wollen, sondern lieber in einem Schenkhause, oder anderwärts im Müssiggang sich betreten lassen: einen jeden solchen ist der Stadtrichter schuldig ins Gefängniß einzuziehen, und in diesem Gefängnisse soll er wenigstens 3 Tage verharren.

der Beklagte nicht zu Hause war oder sich verläugnete, machte der Bothe die Klage im Hause bekannt und nahm sich ein Merkmal, allenfalls mittelst Abschneidung eines kleinen Hölzchens, mit, um den Beweis der geschehenen Citation herzustellen; denn, wenn er die Klage nicht ordentlich anzeigte, wurde er in Arrest gesperrt und ein anderer Bothe auf seine Kosten abgeschickt. Im brünner Kreise schickte man Klagen durch andere Bothen aus, welche für die Meile einen Groschen bekamen. Im Jahre 1607 wurden die Puhonczen in das Steuer-Mitleiden gezogen und es ward angeordnet, für den brünner Kreis 4 Kreisbothen zur Austragung der Klagen aufzunehmen, welche die Stadt Brünn auszusuchen und zu beeiden hatte. Sie sollten an Gehalt 12 fl. jährlich und für jede Meile 2 Groschen bekommen; da sich aber um diesen Lohn keine fanden, wurden ihnen 5 kr. für die Meile bewilligt (Lucksche, Notizen über die Justiz- und polit. Verfassung Mährens bis 1628, S. 91, 150, 151. Ueber die Puhonen S. die mähr. Landesordnungen, insbesondere die neue von 1628 fol. 43, 68, 99. Bei dem tropp. Landrechte haben sich diese Bothen — in Kneifels Topographie 2. T. 2. B. S. 54 unter dem verdorbenen Namen Landes-Pohonecz — bis in die neueste Zeit erhalten). In den Jahren 1628, 1629, 1634, 1639 wurden die „Puhontschy oder freyen Ladungs-Potten im olmützer Kreise," eben so wie die Besitzer der Freihöfe und Freimühlen (1628 und 1629 jeder mit 12 fl. rheinisch), in das Steuer-Mitleiden zu des Landes eigenen Nothwendigkeiten gezogen (Mähr. Landtagsschlüsse von diesen Jahren; S. auch meine Abhandlung über die Freisassen in der österr. jurid. polit. Zeitsch. 1840).

Zur Austragung der kreisämtlichen Verordnungen und Circularien (mittelst der sogenannten Bothen-Register) bestanden in Mähren und Schlesien bis 1850 Kreisbothen; ihrer Aufnahme wird in Mähren bereits im Jahre 1532, kurz nach der Eintheilung des Landes in Kreise (1529 in 4, später in 5 und 6), erwähnt (Lucksche S. 86). Kaiser Joseph II. verwandelte sie (1784), nach dem Beispiele der 1744 in Schlesien errichteten Landesältesten-Aemter, in berittene Landesdragoner (3 für jeden der 8 Kreise Mährens und Schlesiens), allein schon 1792 wurden dieselben abgeschafft und wieder Kreisbothen angestellt (jedoch statt 6 nur 4 für jeden Kreis). Ihre Wirksamkeit beschränkte sich jedoch von jeher auf ämtliche Zwecke. Nach den mähr. Landtagsschlüssen von 1705 und 1706 sollte die Steuerexekution durch reitende Bothen geschehen; die Kreishauptleute sollten nämlich den Kreis jede Woche durch einen berittenen Kreisbothen zu diesem Zwecke durchziehen lassen, es mochte viel oder wenig im Lande zu publiciren oder zu exequiren sein.

Die mähr. Stände fanden es „ganz billig, daß die Kosten für die Bothen, welche in Seiner Majestät Dienst-Angelegenheiten hin und her geschickt werden müssen, aus Seiner Majestät Mitteln gut gemacht werden, im Bedenken, daß die anderen Bothen, deren man sich im Landschaftsgeschäfte gebraucht, aus des Landes Mitteln befriedigt werden sollen." Die Stände bathen daher im Jahre 1650 den Kaiser um die Verordnung, „daß nicht allein künftig das in Seiner

Majestät Angelegenheiten auflaufende Bothenlohn, sondern auch der von den Ständen hiefür ausgelegte und vorgestreckte baar oder mittelst Abzuges an den Contributions-Gebühren gut gemacht werde." Gleichwohl wurden in früherer Zeit bis zum Eintritte des Grundsteuer-Provisoriums (1820) für das Camerale d. i. auf den Unterhalt gewisser landesfürstlicher Provinzial-Bedienstungen, auf Cancellaristica derselben, endlich auf Reisen-, Posten- und Bothenlohn jährlich Anforderungen an das Land gestellt und von diesem bewilligt.

Die mährischen Stände hielten (zeuge der brünner Titular-Kalender seit 1709), nebst Landschafts-Trabanten, Landschafts-Pauckern u. a., 2 „Ordinari Landschafts-Bothen," nämlich von Iglau und Znaim; der erstere ging 1752 bei dem Aufkommen der Diligence, der andere einige Jahre später ein.

Bei dem k. Tribunale für Mähren gab es geschworne k. Amtsbothen, welche später (1748) in geschworne Repräsentations- und Kammer-Bothen (17) und (1763) in geschworne Gubernial-Bothen (14) umgetauft wurden. Sie erhielten sich bis zu den Reformen Joseph II., wie die Consistorial-Bothen in Olmütz und (seit 1778) Brünn, die Lehens-Bothen (und Lehens-Trabanten) bei dem olmützer bischöflichen und erzbischöflichen Lehenrechte und die geschwornen Stadtbothen (in Brünn 9 — 10); seit Joseph II. Zeit kam der Namen „Amtsdiener" auf.

Je mehr sich das Postwesen entwickelte, desto mehr mußte das Bothenwesen hinderlich sein und eingeengt werden. Daher kommen die früher erwähnten Klagen über die Mißbräuche des Bothenwesens immer wieder von Neuem vor. Das Patent Carl VI. vom 6. Juni 1726 (bei Brachvogel VI. 1759) hebt hervor, „daß gleich wie anderwärtig, also auch in Mähren durch die vorhero schon aufgestellte, noch mehr aber von neuen aufstellende, und sich häuffende Bothen dem k. sammentlichen Post-Wesen mit Entziehung der Brieff-Correspondenz gar große und empfindliche Eingriffe beschehen und gantz frey, ohne eintziges Einsehen getrieben werden, indem solche Bothen nicht allein in den Schrancken ihres Bothen-Werks nicht verbleiben, sondern sich auch anmassen, unter Weegs zu wechslen, ordentliche Fuhr-Werke anzurichten, Brieffe in Durchgehen und passirung der Städte einzusamblen, hernach selbige durch ihre Brieff-Träger austragen zu lassen, hierzu eigene Bothen-Stuben aufzurichten, ja gar an gewissen Tägen und Zeiten die Brieffe an Orthen, wo k. Post-Stationes befindlich, oder die nahe angelegene Post-Aembter ohne dieß zu Bestellung dieser Brieffe vorhanden und eingerichtet, gantz unverantwortlich zusammen tragen und colligiren lassen, welcher unbefugten Brieff-Samblung und Beförderung sich auch die Lehen-Gutscher und Lehen-Rößler anmaßlich unterfangen sollen."

Da diese Unternehmungen und Eingriffe den vorher ergangenen Post-Patenten zuwiderlaufen, dem k. Post-Regale höchst nachtheilig seien und die bei dem Postwesen stehenden Beamten, welche des Publici Dienst bei Tag und Nacht mit großen Unkosten und Beschwerden abwarten müssen, an ihrem nöthigen Auskommen und Unterhalte unbillig verkürzen, fand es der Kaiser („zumahlen da

Wir vor jetzt eine universale Veränderung in dem Post-Systemate vorgenommen haben") nöthig, die in seinen Erb-Königreichen und Landen schon vorher ergangenen Patente zu erfrischen. Er sei nicht gemeint, Jemanden, wer der auch sei, zu untersagen, nach seinen Vorfallenheiten und für sich, mit seinen eigenen Briefschaften, einen Bothen, wohin es auch sein möge, zu schicken und durch denselben sich die Antworten darauf zurück bringen zu lassen. Ein solcher Both möge auch, wenn zwischen dem Orte, von welchem er abgeschickt wird, und jenem, wohin er seinen Gang oder Lauf nehme, keine ordentliche Post-Stationen angestellt oder keine von den k. Postämtern abhängige Briefsammler vorhanden sind, nicht nur die Briefschaften desjenigen, welcher ihn bedungen und abgeschickt, sondern auch von andern Leuten Briefe annehmen und solche hin und her befördern. Dort, wo zwischen einem zum andern Orte Post-Stationen sich befanden oder doch von den k. Postämtern (welche sich wegen der schweren Pakete mit den Obrigkeiten und Magistraten u. a. auf ein Leidentliches verstehen würden) ordentliche Briefsammler aufgestellt waren, wurde bei kais. Ungnade und 10 Reichsthaler Strafe untersagt, daß Obrigkeiten, Communitäten oder Privaten und deren Beamte andere als ihre eigenen Briefe aufgeben, und die Bothen selbst einige Briefe aufnehmen und austheilen. Um so weniger dürfe zwischen solchen Orten ein Ordinari-Both, welcher nämlich zu gewissen Tagen mit Briefen hin- und her ginge, angestellt werden und die bereits angestellten sollen von nun aufgehoben sein. Dagegen soll zwischen solchen Orten, welche nicht mit k. Post-Stationen verbunden sind, so lang als die k. Postämter nicht selbst die Einrichtung machen, jedem Orte frei stehen, einen Ordinari-Bothen auf eigene Kosten zu halten und durch denselben die Briefe hin und her zu befördern; im Falle aber im Orte, wohin diese zu gehen haben, oder unterwegs eine Post-Station wäre, soll der Both die gesammelten Briefe allda unentgeltlich ablegen und auch die Antwort unentgeltlich erheben und abholen.

Alles dies, was von den Bothen (worunter sowohl aus- als inländische verstanden werden) gesagt worden, habe sich auch auf die L e h e n - R ö ß l e r, L a n d - G u t s c h e r, Fuhrleute und allerhand unbefugte Brief-Sammler zu beziehen, welche zwischen Orten, wo die Correspondenz und Briefwechslung durch die Postämter oder ihre Briefsammler geschehen könne, keine andere Briefschaften, als ihre Fracht- und zu ihren Waaren-Paketen gehörige Briefe aufnehmen und überbringen dürfen. Zur Handhabung dieses Gebothes sollen die in- und ausländischen Bothen, Lehen-Rößler, Land-Gutscher und Fuhrleute bei hervorbrechendem Verdachte bei der Ab- und Zurückreise in Orten, wo Post-Stationen oder Briefsammler sind, visitirt und ohne Passir-Zettel bei dem Thore in den Städten nicht hinausgelassen werden. Ausgenommen hievon sollen jedoch jene Bothen sein, welche von ihren O b r i g k e i t e n mit eigenen Kennzeichen und Pflichten versehen sind, auch glaubwürdige Atteste mitführen und aufweisen können, daß sie von denselben treulich ermahnt worden, keine fremden Briefe aufzunehmen.

Auch die Anordnungen des Patentes vom Jahre 1726 zeigten so wenig

Erfolg, daß die nämlichen Klagen, wie die früher erwähnten, fortdauerten und das Post- und Bothen-Patent vom 16. Dezember 1748 die Vorschriften nicht nur erneuern, sondern auch verschärfen mußte. Das General- und Obristpost-amt in Wien erhielt den Auftrag, in den Orten, wo es nöthig befunden wird, besonders in Städten und Märkten, wo keine Posten waren, einen eigenen im Orte wohnhaften, des Lesens und Schreibens kundigen Briefsammler gegen Entrichtung einer gewissen Gebühr zu ernennen und zu bestellen, bei welchem alle Briefe des Ortes und der Nachbarschaft aufgegeben und abgenommen werden können. Wo solche Briefsammler nicht angestellt sind, mithin die Briefe durch andere Bothen auf die nächste Post-Station gebracht werden müssen, soll der Both die Hälfte des Porto, wenn er nicht über 3 Meilen zu gehen hat, sonst aber den dritten Theil dem nächsten Postmeister entrichten. Wenn zwischen den zwei Bestellungsorten keine Posten bestehen und auf der Zwischen-Station noch nicht die Einrichtung getroffen ist, daß die Briefe nach dem Abgabsorte bestellt werden können, muß der Both gleichwohlen die Briefe zu dem Postbeamten der Zwischen-Station bringen und verzeichnen lassen. Es sei zwar Niemanden untersagt, nach seinen Vorfallenheiten und für sich selbst mit seinen eigenen Briefschaften einen geschworenen Ordinari- oder Privat-Bothen, wohin es auch sein möge, abzuschicken und durch denselben die Antwort hierauf zurückbringen zu lassen; jedoch dürfe ein solch eigener oder Privat-Both keine andere als des ihn dingenden Befrachters eigenen und zugehörigen Briefe befördern, bei 1 fl. Strafe für einen einfachen Brief, welche der Bothe und auch jener zu bezahlen habe, der einen Brief an einen von ihm selbst nicht bedungenen Bothen aufgegeben hat. Wenn in und zwischen den Bestellungsorten keine Post-Stationen oder Briefsammler vorhanden sind, könne der Both nicht nur die Briefschaften desjenigen, welcher ihn gedungen und abgeschickt, sondern auch von andern Leuten Briefe befördern.

In Böhmen und den einverleibten Ländern mögen zwar alle Herrschaften, Obrigkeiten und Gemeinden, auch an Orten, wo Post-Stationen oder Briefsammler sind, zum Behufe ihres Handels und zur Beförderung ihrer Effekten eigene Bothen unterhalten; dieselben dürfen jedoch nur zur Bestellung der mit dem herrschaftlichen, Magistrats- oder Gemeinde-Siegel besiegelten Amtssachen, Gerichts- und Proceß-, auch andern voluminosen Akten, so wie der beschwerten Briefe d. i. solcher, welchen etwas beigepackt ist, gebraucht werden. Jedoch mögen die Herrschaftsbothen, welche von den Gütern die Wirthschafts-Briefe an ihre Herrschaften überbringen, auch die Briefe, welche unmittelbar und allein in das herrschaftliche Haus gehören, dann auch der Unterthanen Bittschriften mit sich nehmen und in das herrschaftliche Haus bestellen. Auch wurde zugegeben, „daß, wann jemand eines solchen Orts, durch den Bothen sich etwas einkaufen, oder überbringen lassen wollte er zu der Sach Bestell- oder Beschreibung dem Bothen einen offenen, oder unverschlossenen Brief oder Zettul (gleichwie auch offene Frachtbrief jedem Bothen anzunehmen erlaubt ist) mitgeben und

solchen der Both überbringen könne." Alle inländischen geschwornen und Ordinari-Bothen sollen von ihren Herrschaften, Obrigkeiten und Gemeinden mit einem Bothenschilde, welchen sie oder ihre fahrenden Knechte auf der Strasse um haben müssen, widrigens sie als unbefugte Bothen und Briefsammler gelten, versehen, der nächst gelegenen Post-Station angezeigt und bei der Hauptpostverwaltung eines jeden Landes registrirt werden. Diesen Bothen allein wurde erlaubt, von solchen Orten, wo keine Post-Stationen oder Briefsammler sich befanden, ledige Briefschaften auszutragen. „Allen andern aber, es seyen Stellfuhren, Fuhrleute, Lehenrößler, Müllner, Brau- und Bäcken, oder andere Fuhren, ingleichen Schifleute, Geyhändler, Fragner, oder wer diese sonst immer seyn mögen, wurde ernstlich verbothen, andere, als beschwerte, und auf denen darzu gehörigen mitführenden oder tragenden Ballen, Verschlägen, Schachteln oder Paqueten vest gemachte, oder wenigstens mit ihnen gleichlautend bezeichnete Briefe aber ohnverschlossen anzunehmen, also zwar, daß, wann bey solchen mehr, dann zwey höchstens drey ledige und verschlossene Briefe (welche Wir endlichen jeden Eigenthumer deren Fuhren oder Schiffen in eigenen Geschäften, keineswegs aber fremde Brief, seinem Knecht mitzugeben gnädigst verstatten) angetroffen würden, sie als unbefugte Briefsammler angehalten, ihnen die Briefe abgenommen und die patentmäßige Strafe auferlegt werden soll. Die Mautbeamten wurden bei jeder Passirung der Bothen, die Obrigkeiten auf jedesmaliges Ersuchen der Post-Beamten zur Visitation, beide, wie die Gerichte, zur Ueberwachung dieser Vorschriften, unter Ueberlassung der Strafgelder gemeinschaftlich mit den Denuncianten, streng verpflichtet. Besondere Vorsichten wurden gegen die Uebergriffe der ausländischen Bothen getroffen.

Das Patent vom 5. (in Mähren vom 27.) August 1750 bestimmte, „was die Bothen, Fuhrleuthe und Landkutscher bey dermahl eingeführten Post-Wagen oder Diligence für Paqueter, und wie schwer an Gewicht unter gewissen Modalitäten aufzunehmen befugt seynd, und welcher sie sich unter denen ausgemessenen Straffen zu enthalten haben" (S. S. 184 vorliegender Schrift).

Das Circular der mähr. k. k. Repräsentation und Kammer vom 14. August 1752 verordnete, „daß die ordinari Patentenmäßig-befreyte Boten mit einem ordentlichen Paß von dieser k. k. Repräsentation und Cammer versehen, denen in eigenen Angelegenheiten abschickenden Boten aber ein von dem absendenden gefertigtes Gezeugnuß mit Anmerkung dessen, was ihnen mit- und aufgegeben worden, zu ihrer Legitimation ertheilet, jene hingegen, welche sich zwischen Routen und Orten in Post-Stationen befindlich für Boten eigenmächtig aufwerfen, gäntzlichen abgeschaffet, und in Betrettungsfall mit Arrest bestraffet werden sollen."

Das Circular dieser politischen Landesstelle von 18. Dezember 1752 erinnerte, „daß eines jeden Orts Obrigkeit, und jeglicher Privatus in alleinigen eigenen Angelegenheiten, einen Bothen abschicken könne, jedoch mit dieser Praecaution, daß ein dergleichen Both unter Wegs keine andere Briefe sammeln, anbey

allezeit mit einem Attestato oder Paß, von jenen, der ihn abschicket, versehen seyn solle.“

Die erwähnten Amts-Bothen waren eine zur Förderung des Verkehrs in mancher Beziehung dienliche Einrichtung. Nach dem Post-Gesetze vom 5. November 1837 war die Beförderung der Amtscorrespondenz der Dominien und Gemeinden durch gemeinschaftliche Bothen, insofern sie zwischen solchen Herrschaften und Gemeinden Statt fand, welche unter einander und mit den Kreisämtern weder in einer unmittelbaren noch mittelbaren Postverbindung standen, jedenfalls gestattet. Bei den besonderen Verhältnissen der Provinzen Mähren und Schlesien wurde aber (nach dem Beispiele von Oesterreich ob und unter der Ens, Salzburg und Steyermark) auch hinsichtlich der Amtscorrespondenz jener mährischen und schlesischen Dominien und Gemeinden, welche mittelbar oder unmittelbar mit einander oder mit den Kreisämtern in Posterbindung standen, die bisherige Uebung der Beförderung durch eigene, jedoch mehrere gemeinschaftliche Bothen noch ferner und in so lange aufrecht erhalten, bis einerseits das Bothenwesen der Staatspostanstalt eine, dem Bedarfe angemessene Ausdehnung erhalten haben und andererseits durch die bevorgestandene allgemeine Regulirung der Portofreiheiten entschieden sein werde, ob und in welcher Art den Dominien und Gemeinden rücksichtlich ihrer im öffentlichen Interesse geführten Amtscorrespondenz eine weitere Erleichterung in Absicht auf die Entrichtung der Portogebühren zuzuwenden sein werde (Hfkammerdt. 25. Dezember 1841 Z. 35.396, Prov. Ges. Slg. S. 337). Mit dem Eingehen der Patrimonal-Gerichtsbarkeit und der Bestellung landesfürstlicher politischer und Justiz-Behörden auch in der 1. Instanz gingen auch diese Amtsbothen ein, ohne daß in den Postämtern ein ausreichender Ersatz gegeben wäre.

VI. Abtheilung.

Die Privat-Unternehmungen für die Beförderung von Personen zu Land.

Schon bei den ältesten Völkern, namentlich den Hebräern, hat es Staats- und Pracht-, Reise-, Fracht- und Gütertransports-, so wie Kriegs-Wagen gegeben. Die Römer hatten ein bedecktes Fuhrwerk (arcera), dessen sich besonders kranke und schwache Personen bedienten, später einen zweiräderigen Karren (carpentum) mit einer gewölbten Bedeckung, zuweilen mit kostbaren Tüchern und Teppichen behangen, und noch später ein vornehmes Fuhrwerk (carruca), welches oft mit Gold und Edelsteinen geschmückt wurde; die Römer suchten eine Ehre darin, in vorzüglich hohen carrucis zu fahren. Die bedeckten Wagen scheinen nun immer mehr Gegenstand römischer Pracht geworden zu sein, wie sich die sonst so tapfern kriegslustigen Römer verweichlichten. Und dieser Umstand, daß Kutschen nur von Völkern gebraucht wurden, bei denen Bequemlichkeit zu Hause ist, gibt uns auch den Schlüssel, warum wir in Deutschland in den ersten 1400 Jahren nichts von Kutschwagen finden. Die Zeiten des Ritterthums waren viel zu ernst und schlagfertig, als daß der Mann den Wagen mit dem Roß hätte vertauschen können. Zudem waren die Fürsten und Lehensherren zu sehr auf ihre eigene Sicherheit und den Dienst bedacht, den ihre Vasallen ihnen zu leisten hatten, als daß sie das Fahren in Wagen hätten begünstigen sollen. Sie sahen voraus, daß der Adel sich dadurch des Reitens entwöhnt haben und zum Kriegsdienste untauglicher geworden sein würde. Herren und Diener, Männer und Frauen, Weltliche und Geistliche ritten auf Pferden und Maulthieren und die Mönche auf Eselinnen. Auf gleiche Weise ritten die Rathsherren der Reichsstädte noch im Anfange des 16. Jahrhundertes zu Rathe und oft mehr als hundert Stunden zu den Reichstagen. Die Einzüge und Aufzüge großer Herren geschahen niemals im Wagen, sondern stets zu Pferde (S. das mähr. Magazin; meine Gesch. von Iglau S. 135, 200; die Schweden vor Brünn, S. 2 ff. u. m. a.).

Bis zum 15. Jahrhunderte wurden die Wagen bloß zum Güter- und Frachtentransporte benützt, nie aber, um in denselben zu fahren (andererseits wird gesagt, daß der erste Gebrauch der Kutschen in das Jahr 1318 fallen soll). Der erste Wagen mit schwebendem Kasten erscheint 1405 in Frankreich. Zu Anfang des 15. Jahrhundertes taucht auch in Deutschland ganz vereinzelt die erste Kutschen-Einrichtung auf; denn um diese Zeit machte der deutsche Hochmeister seine Reisen auf diese bequemere Art. Zu kleineren Fahrten hatte er einen mit blauem Tuche ausgeschlagenen Hängewagen (also die ersten Anfänge von Wagenfedern) und einen kleinen, ebenfalls blau ausgeschlagenen Kammerwagen. Bei größeren Reisen wurden in Körben und Kasten die nöthigen Kleider u. a. auf einem größeren Kammerwagen nachgeführt. Die in Riemen hängenden Kutschen sollen eine Erfindung der Ungarn um 1457 sein; doch soll schon Isabelle, Gemahlin Kaiser Carl IV. ähnliche Wagen gehabt haben. Die ungarisch-böhmische Bothschaft, welche König Ladislaw 1457 nach Paris auf Brautwerbung sandte, zog mit 80 von Adel auf weißen Pferden, 700 Reitern, vergoldeten Wagen und prächtig gekleideten Frauen (Lichnowsky VI. 186). Kaiser Friedrich III. kam 1474 und 75 in einem behangenen, hangenden Wagen nach Frankfurt. Wir haben schon (S. 171) erwähnt, daß König Mathias († 1490) bei den mit drei Pferden bespannten leichten ungarischen Wagen, Kocsi genannt, eine Art Post eingeführt haben mag.

Zu Anfang des 16. Jahrhundertes wurden die bedeckten Personenwagen bekannter, doch nur Vorrechte fürstlicher und anderer hoher Personen; noch in der 2. Hälfte des 16. Jahunderts war ihr Gebrauch in Frankreich, Deutschland und früher in Ungarn (1523) sehr beschränkt oder gar verboten; in England wurden die hangenden Wagen nicht vor 1564 eingeführt, in Spanien 1546. Männer hielten es im Allgemeinen für unanständig, zu fahren, nur vornehme Frauen bedienten sich der Wagen. Wenn damals Churfürsten und Fürsten die Reichstage nicht selbst besuchen wollten, so entschuldigten sie sich damit beim Kaiser, daß sie sagten, ihre Gesundheit vertrage das Reiten nicht, und da man es für ausgemacht annahm, daß es sich nicht schicke, wie die Frauenzimmer zu fahren, so blieben sie daheim. 1527 kamen zu König Ferdinand Ritter und Frauen aus Polen; die letzteren saßen in hölzernen Kasten, die von zwei Pferden getragen wurden (Oesterr. Archiv 1818 S. 344). Allmählig, jedoch sehr langsam, nahm der Gebrauch der Kutschen zu. Um 1594 hatte der Markgraf von Brandenburg schon 36 in seinem Gefolge; König Heinrich IV. von Frankreich († 1610) aber für sich und seine Gemahlin nur eine einzige Kutsche; dem Cardinale und olmützer Bischofe Dietrichstein fuhren 1611 bei seinem Einzuge in Wien 40 Gutschi-Wägen entgegen.

Als der gewaltige kais. Oberst-Feldhauptmann Waldstein 1630 nach Memmingen sich begab, ging ihm sein Kanzler von Elz mit 120 ausgesuchten Leibpferden, 26 sechsspännigen Wagen, vielen Gepäcksfuhren, im Ganzen mit 600

Pferden voran; der Herzog selbst folgte mit 17 Sechsspännern, 27 Kaleschen mit 4 und 2 Pferden, 60 Bagagewagen und 150 Reitern (Helbig, Gustav Adolph S. 105). Um 1631 kommt zuerst ein „gläserner Wagen bei Gelegenheit des Einzuges der Infantin Marie von Spanien, Gemahlin des Kaisers Ferdinand III., in Kärnthen vor. Bis dahin scheinen also alle Kutschen nur mit Tüchern verhangen gewesen zu sein. Jetzt kommen mehr Glaswagen vor. Der Brautwagen der 1. Gemahlin des Kaisers Leopold kostete nebst Pferdegeschirr 38.000 Gulden. Der Wagen aber, dessen sich der Kaiser selbst bediente, wird folgender Massen beschrieben: „In den Kaiserlichen Kutschen war kein größer Pracht zu sehen, sie waren über und über mit rothem Juchten und schwarzen Zwecken beschlagen. Die Geschirre waren schwarz und an dem ganzen Werke kein Gold. Die Scheiben sind krystallinen und deßwegen werden sie auch die krystallinen kaiserlichen Wagen genannt. Wann es ein Feststag, war das Pferdegeschirr mit rothen seidenen Franzen besetzt. Die kaiserlichen Kutschen hatten hierin auch etwas besonderes, daß die Zugstränge von Leder waren, dahingegen alle Kutschen, worinnen in der kaiserlichen Suite die Hofdames fuhren, nur mit Stricken vorlieb nehmen mußten."

Im Anfange des 17. Jahrhundertes nahmen die Kutschen in Paris sehr zu (1658 gab es in Paris bei 300; im Jahre 1851: 27.938). Die Miethkutschen wurden in London 1625, in Paris seit 1650 eingeführt. Der allgemeine Gebrauch und die Zahl der Kutschen war aber im Allgemeinen noch sehr beschränkt. Als Kaiser Ferdinand III. im Mai 1640 eine Reise nach Regensburg vor hatte, forderte er vom Lande Mähren Kaleschen, Kutschen und Lastwägen (Resc. 28. März 1640). Die iglauer Tuchhändler, welche auf dem Jahrmarkte in Linz waren, mußten daher ihre Wägen, die sie mit hatten, eilig nach Hause senden (Meine Gesch. von Iglau S. 335). Die Form der Kutscher des 17. und 18. Jahrhundertes ist äußerst plump und geschmacklos. Sie sehen meist wie ein Himmelbett aus, das auf 4 Rädern ruht. Die Hinterräder sind meist sehr hoch, während die vorderen sehr niedrig sind. Statt der Federn starren hinten und vorn zwei eiserne Träger in die Höhe, an denen breite lederne Tragebänder, ja sogar Ketten befestigt sind, in denen der Kutschkasten hängt. Ehemals wurde der Kutschenkasten mit Hängeriemen, die ganz unter demselben hingingen, an eisernen Stützen über dem Kutschengestell aufgehängt. Später bekamen diese Träger einigen Schwung, aber sie scheinen noch nicht eigentliche Federn zu sein. Die Achsen von allen Wagen waren bis in die letzte Hälfte des vorigen Jahrhundertes von Holz. Eiserne Achsen, welche in messingenen Büchsen laufen, haben die Engländer zuerst eingeführt, und erst unserem Jahrhunderte war es vorbehalten, beim Wagenbau Eleganz mit Sicherheit, Leichtigkeit mit Bequemlichkeit zu verbinden (Büsch und Donndorf, Gesch. der Erfindungen; Pierer, Universal-Lexikon; mähr. Wanderer 1840 S. 122 — 6; Berlepsch, Chronik der Feuerarbeiter, Klemm, Culturgeschichte u. a.).

Wie anderwärts kamen auch in Mähren die Kutschen und Landkutscher

schon vor mehreren Jahrhunderten zum Vorscheine. Die Bestimmungen über die Lohnkutscher in der Polizei-Ordnung Rudolph II. vom Jahre 1605 haben wir bereits (S. 221) mitgetheilt. Merian (Topographie von Böhmen, Mähren und Schlesien, Frankfurt 1650 S. 109, 113) erzählt, daß in der auf der Strasse von Wien nach Breslau gelegenen Stadt Wischau „viel außspannens ist" und daß man auf dieser viel gebrauchten Strasse von Sternberg nach Engelsberg „7 Stunde zu Gutschen oder 4 Meyl einen tieffen bösen Weg in dem Gebürg vnd mehrer theils Holtz" zu passiren habe. Wie wir bereits erwähnt, einbezog der mähr. Landtagsschluß vom Jahre 1659 auch die „Landgutscher vnd Fuhrleuth" in die außerordentliche Besteuerung mit 1 fl. 30 kr. jährlich von einem Rosse. Als 1669 die Zünfte (Zunfts-Vorstände) in den 7 königlichen Städten Mährens erneuert wurden, gab es „Land-Kutscher," „Landt-Gutscher-" Zünfte, mit 2 und beziehungsweise 3 Vorstehern, nur in Olmütz und Brünn. Welche Beschränkungen die Patente von 1672, 1695, 1707, 1726 und 1748 den Lehen-Rößlern und Landkutschern bei der Beförderung von Personen und Sachen auferlegten, („die Leuthe mit vorreutenden Knechten und aufgebundenen Fell-Eisen, wie auch das Brief-Sammeln in Orten, wo kais. Poststationes angelegt, verbothen") wurde bereits in den Abschnitten über das Post-Bothenwesen gesagt. Da nach der kais. Postordnung kein Postmeister bis auf die andere doppelte Post einschlüßig Jemanden, welcher nicht mit der Post ankommt, weiter befördern dürfe, verboth eine k. schlesische Oberamts-Verordnung vom 26. März 1707 auch allen Kutschen und Lehen-Rößlern eine solche Fortführung und Abwechslung, so wie den Bothen und Landkutschern, auch allen andern, das Posthorn zu führen und die Post-Straffen zu fahren, bei Verlust von Pferd und Wagen und noch schärferer Bestrafung. Das Patent vom 27. August 1750 bestimmte, „was die Bothen, Fuhrleute und Landkutscher bey dermahl eingeführten Post-Wagen oder Diligence für Paqueter und wie schwer an Gewicht unter gewissen Modalitäten aufzunehmen befugt seynd, und welcher sie sich unter denen ausgemessen Straffen zu enthalten haben" (S. S. 184 dieser Abhandlung) und das Circular der mähr. Repräsentation und Kammer vom 17. November 1752 verbiethet „denen Landkutschern, Geschwindfahrern, Würthen und dergleichen Leuthen, die Reisende auf Post-Art zu bedienen, unter einer Strafe von 150 fl." Die Beschränkungen der Fuhrleute in der Beförderung von Reisenden, welche die Patente vom 8. Februar 1772 und 24. Oktober 1782 aussprachen, wurden bereits erwähnt (S. S. 185).

Der neueren Zeit gehören die für größere Städte und ihre nächste Umgebung bestimmten Lohn- oder Miethkutschen unter verschiedenen Benennungen an. Wir führen nur einige der gewöhnlichsten, bei uns eingeführten, an. Fiacre (Fiaker) sind in Paris Lohnkutscher, deren zweispännige Fuhrwerke, welche selbst Fiacre heißen, unter polizeilicher Aufsicht stehen, einen festen Preis und eine Nummer haben, sich auf die Stadt und deren nächste Umgegend beschränken und, wenn sie nicht gedungen sind, auf den öffentlichen Plätzen und in gangbaren

Straſſen der Stadt halten. Der Namen ſoll daher kommen, daß die erſten Fiaker den St. Fiacre zum Aushängeſchild hatten. Jetzt ſind ſie durch ähnliche Anſtalten von etwas anderer Form und anderer Benennung verdrängt. Es gibt ſolcher Wagen gegen 2000 in Paris. Cabriolet, ein leichtes zweirädriges Fuhrwerk, bloß mit einem Pferde beſpannt, dient in Paris als gewöhnliches Mieth-Fuhrwerk, gleich den Droſchken in anderen Städten. In London, wo es Cab heißt, iſt es etwas anders gebaut, ſo daß der Kutſcher, außer den 2 Sitzen innerhalb, außen neben den Paſſagieren ſitzt. Eine Art eleganter Stadt-Diligencen ſind die Omnibus, welche zwar ſchon Pascal im 16. Jahrhunderte erdachte, jedoch erſt 1823 entſtanden, und in Paris, London und anderen Hauptſtädten eingeführt wurden. Es ſind Wägen, in welchen ſich die Fahrenden der Länge nach gegenüber ſitzen und die 16 Perſonen und einen 17. auf einer Querbank Sitzenden faſſen. Sie gehen alle Viertelſtunden von gewiſſen Plätzen nach entfernteren Stadttheilen ab. Da ſie Allen (omnibus) beſtimmt ſind, erhielten ſie ihren Namen.

Die Land- oder Lohnkutſcher hatten vordem ſchwerfällige Kutſchen, fuhren — von den gleichfalls ſchwerfälligen und langſam beförderten Poſtwagen wenig angeregt — einen ſehr bedächtigen Schritt, hielten bei den vielen Straſſenwirthshäuſern fleißig an und legten des Tages ungefähr 6 — 8 Meilen zurück. Von Brünn nach Wien auf eine Entfernung von 18 Meilen brauchte man 2 — 3, nach Olmütz (10 M.) und Iglau (11 M.) 1½ Tag u. ſ. w. Auch in den Städten mußte man ſich dieſer Fuhrwerke bedienen, welche übrigens nicht immer und gleich zur Hand waren.

Wie die (ſeit 1823 in Oeſterreich eingeführten) Poſt-Eilwägen die Lohnkutſcher aus ihrer Gemächlichkeit aufrüttelten und ſie zwangen, die Zeit beſſer zu benützen, erleichterten und beſchleunigten auch die neuen Stadt-Mieth-Kutſchen die Beförderung. Das mähr. ſchleſ. Gubernium forderte zwar ſchon im Jahre 1787 zur Einführung von Stadtlehenwägen und Fiakern oder Nummerwägen wie in Wien auf und ſicherte beſondere Begünſtigungen zu, wie die Ertheilung des Bürgerrechtes, die Duldung eines fremden Juden, Abgaben-Freiheit, ein ausſchließendes Privilegium (brünner Zeitung 1787 Beil. Nr. 37). Gleichwohl kamen die Fiaker erſt in den erſten 1820ger Jahren in Brünn und einige Jahre ſpäter in Olmütz, die vierrädrigen einſpännigen Mieth-Kutſchen unter der Benennung Comfortable erſt im Jahre 1853 in Brünn auf.

Die Erwerbſteuer-Tabellen wieſen 1829 in Mähren und Schleſien 189 Landkutſcher, Fiaker und Fuhrleute mit 52 Gehilfen, 4005 fl. Betriebsfond und 1.875 Erwerbſteuer-Zahlung, die Tafeln der öſterr. adminiſtrativen Statiſtik für das Jahr 1841 in Mähren und Schleſien 289 Fiaker und Fuhrleute nach (in Wien 1.260 und im übrigen Lande Oeſterreich unter der Ens 534, in Oeſterr. ob der Ens 376, Steyermark 129, Böhmen 656, Galizien 434, Lombardie 568, Venedig 2.784).

Der Bau der Eisenbahnen, welche sich seit 1839 über Mähren und Schlesien ausdehnten, verdrängte den einst so lebhaften Verkehr der Landkutscher auf den hierdurch berührten Strassen, namentlich auf jenen von Wien über Znaim und Iglau nach Prag, und von Wien über Brünn und Olmütz nach Schlesien und Galizien, beinahe ganz.

Dagegen wurde den gesteigerten Bedürfnissen des Privatverkehrs von Seite der Gesetzgebung mehrfältig Rechnung getragen.

Das Postgesetz vom Jahre 1837 schied nicht nur den Frachten-Transport vom ausschließenden Vorbehalte der Post-Anstalt gänzlich aus, sondern gestattete auch Privatunternehmungen zum periodischen Personen-Transporte mit Pferdewechsel selbst auf Poststrassen gegen eine Abgabe an den Staat auch in den deutschen Provinzen und zwar sogenannte Messagerien oder Privat-Diligencen, bei welchen die Bespannung an einem und demselben Wagen gewechselt wird, und Stellfuhren, mittelst welcher Reisende auf verschiedenen Wägen mit anderer Bespannung regelmäßig weiter befördert werden. Die Vorschrift vom 20. August 1839 (Prov. Ges. Slg. S. 231) regelte die Verhältnisse der Unternehmer. (S. Dessary S. 54, 60 — 63, 276 — 305, 379.)

Die erwarteten Folgen der neuen Maßregel traten jedoch nicht ein. Am meisten hinderlich waren das Verbot des Pferdewechsels auf Post-Strassen, wenn der Reisende nicht früher 12 Meilen mit denselben Pferden ununterbrochen gefahren oder sich nicht 48 Stunden am Orte des Pferdewechsels aufgehalten hatte; das Verbot der Stellfuhren, welche ohne Pferde an demselben Wagen zu wechseln, die Reisenden von Ort zu Ort bringen, sich dabei aber untereinander in einem gegenseitig berechneten Anschlusse befinden (a. h. Entschl. 13. November 1838); das Verbot des Gebrauches von Beiwägen; die Gebühren-Zahlung.

Das Reglement und der Tarif von 1839 hatte wie der (mit der a. h. Entschl. vom 7. Dezember 1850 erledigte Ministerial-Vortrag bemerkte), „den dreifachen Zweck, Privatunternehmungen periodischer Personentransporte hervorzurufen und zu erleichtern, der Postkasse eine beträchtliche Einnahme zu verschaffen, und den Postmeistern angemessenen Schutz zu gewähren; allein bald erkannte man, daß dieser Zweck größtentheils, und auf eine sehr auffällige Weise dadurch nicht erreicht werde, die Landstellfuhren vermehrten sich nicht, sondern sie verminderten sich sogar, von Messagerien bildete sich nur eine einzige, die der Postmeister auf der wien-prager Route, und auch diese ging nach wenigen Jahren wieder ein. Die bezügliche Einnahme der Postkasse überstieg nicht 10 — 12000 fl. jährlich, und diese geringfügige Summe wurde mit zahllosen Plackereien der betreffenden Fuhrunternehmer und noch mehr mit denen der politischen, Cameral- und Postbehörden, wie auch der Posthofbuchhaltung erkauft, da jede Veränderung in der Abfahrtsstunde einer Stellfuhr einen verbotenen Anschluß beabsichtigen konnte, weßhalb solche, so wie jede in der Anzahl der Wagen und Pferde eintretende Veränderung angezeigt, in Vormerkung genommen, die Ge-

bühren neu berechnet und vorgeschrieben, und dabei fortwährend gegen die Umgehung des Gesetzes, zu welchen die Localobrigkeiten die Hand zu bieten sich geneigt zeigten, gewacht werden mußte.

Laut, dringend und einstimmig waren die Klagen der betheiligten Unternehmer, der Landes- nnd Hofbehörden über die Wirkung des mehrerwähnten Reglements und Tarifes, so daß man sich schon nach wenig mehr als Einem Jahre der Wirksamkeit desselben, nämlich vom 1. März 1841 angefangen, genöthiget sah, die sämmtlichen Tarifsätze auf die Hälfte zu ermäßigen.

Aber auch diese Ermäßigung hatte nicht die gewünschte Wirkung, da das fiskalische Prinzip des Reglementes und Tarifes fortbestand, und auch die Schwierigkeiten und Verwickelungen in der Handhabung desselben sich gleich blieben."

Es wurde zwar eine Umstaltung der Gesetzgebung über Privatunternehmungen periodischer Personentransporte angestrebt; dieselbe gelangte jedoch erst im Jahre 1851 zur Ausführung. „Das Staatsmonopol des periodisch-regelmäßigen Personentransportes kann wohl (hieß es in dem erwähnten Ministerial-Vortrage) in einer Zeit nicht mehr haltbar sein, in welcher der Staat Privat-Gesellschaften das Recht eingeräumt hat, Personen zu Hunderten auf den Eisenbahnen regelmäßig periodisch zu befördern, ohne dafür die geringste Gebühr an die Staatspostkasse zu entrichten. Einerseits die von der fiskalischen Grundlage des Gesetzes unzertrennliche Controle und Ueberwachung, sowie die noch immer bedeutende Höhe der Gebühren, andererseits vielleicht auch Mangel an Unternehmungsgeist und Thatkraft hat größere Messagerie-Anstalten, wie England, Frankreich und auch das lombardisch-venetianische Königreich sie besitzt, nicht aufkommen lassen, den Bestand der Stellfuhren aber vermindert, oder deren mit dem steigengen Verkehre sonst Hand in Hand gehende Vermehrung verhindert, wodurch eine zahlreiche Classe unbemittelter Stadt- und Landbewohner, welche sich wegen der Höhe der Gebühren niemals der Postanstalt zuwenden, großentheils eines beliebten und billigen Beförderungsmittels beraubt blieb. So wurde der bei Erlassung des Postgesetzes ins Auge gefaßte Zweck, Erleichterung der Privatunternehmungen periodischer Personentransporte, geradezu vereitelt, und die Postanstalt sah sich fortwährend genöthiget, ihre eigenen Personenfahrten mit unbedingter Aufnahme nicht nur beizubehalten, sondern ihnen sogar eine immer größere Ausdehnung zu geben. Diese Personenfahrten verursachen aber der Postkasse übermäßige Auslagen, beirren den wichtigen Briefbeförderungsdienst und rufen dabei doch auch vielfache Klagen des reisenden Publikums hervor, welches sich, theilweise auf den Eisenbahnen befördert, in Massen den Personen- und Briefeilfahrten mit unbedingter Aufnahme zuwendet. Die Postanstalt müßte es als einen finanziellen und administrativen Gewinn betrachten, von der Last dieser Fahrten befreit zu werden, und ihre Kraft um so mehr den Haupt-Briefpostrouten zuwenden zu können, auf denen, wie es in England und Frankreich der Fall ist, nur wenige Reisende mit dem Briefpostwagen befördert werden,

diese Beförderung aber in Schnelligkeit, Bequemlichkeit und Eleganz selbst übertriebenen Ansprüchen zu genügen vermag.

Zu einem solchen Ergebnisse zu gelangen, stellt sich aber die möglichst freie Bewegung der Privat-Industrie in Bezug auf das Personen-Transportwesen als das geeignetste Mittel dar. Frankreich liefert hiefür den augenscheinlichsten Beleg. Das Gesetz vom 9. Vendemiaire, Jahr VI, gab die Messagerien gänzlich der Privat-Industrie frei. Unter dem Schutze dieser unbedingten Freiheit gewann das Institut der Privat-Diligence große Ausdehnung und Festigkeit; die Postmeister aber gingen zu Grunde, und fast alle Stationen wurden verlassen, obwohl man, um diese wichtigen Organe der Postanstalt zu erhalten, auf allerhand Auskunftsmittel gerathen war, nämlich die Mallepost einführte, den Postmeistern für die von ihnen gehaltenen Pferde, auch für die mit der Mallepost beförderten Reisenden zahlte u. s. w.

Unter Berufung auf den erwähnten bedenklichen Umstand, verordnete das Gesetz vom 15. Ventóse, Jahr XIII, daß die Unternehmer von Diligencen an die Postmeister, deren Fährte sie nicht benützen, 25 Centimes pr. Pferd und Post zu bezahlen hatten. Das Gesetz ging aber noch viel weiter. Es unterwarf die Privat-Diligencen einer Abgabe von 10 Percent des Brutto-Ertrages an den Staat. Und so erstarkt waren diese Unternehmungen während der 7 Jahre gänzlicher Gebührenfreiheit, daß sie diesen bedeutenden neuen Lasten nicht nur nicht erlagen, sondern sich trotz derselben fortwährend vermehrten und entwickelten.

Es läßt sich zwar nicht verhehlen, daß in der österreichischen Monarchie die Verhältnisse der Ausbildung der Privat-Messagerien jedenfalls ungünstig sind, da das bereits sehr ausgebildete und noch weiterer Ausbildung entgegensehende Institut der Eisenbahnen die den meisten Ertrag versprechenden Routen vorweggenommen hat, so daß die Diligence-Anstalten in den Ländern, wo sie bereits in Blüthe stehen, die Seiten- und Verbindungsstrassen aufsuchen müssen, in den Ländern aber, wo sie erst ins Leben gerufen werden sollen, die Unternehmungslustigen durch ein solches Verhältniß zurückgeschreckt werden. Es bleibt also, um die Privat-Messagerien hervorzurufen, kein anderes Mittel übrig, als sie von aller Gebührenzahlung an die Postkasse, von aller postämtlichen und fiskalischen Controlle zur Ueberwachung, in sofern sie nicht zum Schutze der Postmeister und des Publikums unentbehrlich ist, loszuzählen. Die praktischen Ergebnisse dieses Versuches werden die Richtschnur für das weitere Verfahren abgeben. Gewinnen die Privat-Messagerien festen Fuß und entwickeln sie sich, so wird es im Verlaufe der Zeit ausführbar werden, sie einer speciellen Abgabe zu unterwerfen, wie denn wirklich in Frankreich die Abgabe von den Messagerien bisher mit einem Betrage jährlicher 10 — 12.000.000 Franken im Budget figurirt hat."

Um jene Bestimmungen des Postgesetzes von 1837, welche sich auf den verbotenen Pferdewechsel und auf den Vorbehalt des Personentransportes beziehen

mit den Erleichterungen des Personentransportes auf den Eisenbahnen und den sonstigen dermaligen Verkehrsverhältnissen in Einklang zu bringen und der Privatindustrie auch in Bezug auf den Personentransport die Freiheit der Bewegung zu gewähren, welche erforderlich ist, damit diese Industrie sich rascher entwickle, und so einerseits dem Bedürfnisse billiger Communicationsmittel für den allgemeinen Verkehr genüge, andererseits allmälig die von der Staatspostanstalt bezüglich des Personentransportes auf sich genommenen Lasten erleichtere, traten in Folge der a. h. Genehmigung vom 7. Dezember 1850 (Mstdt. 20. Dezember 1850 Nr. 1 Reichsges. von 1851) vom 1. Februar 1851 neue Bestimmungen ins Leben, welche den Personen-Transport durch Privat-Unternehmer wesentlich begünstigten, dabei aber auch das unentbehrliche Institut der Post-Stationen in Schutz nahmen.

Die Errichtung von Privat-Poststationen blieb untersagt. Unternehmungen zum periodisch-regelmäßigen Personentransporte mit Pferdewechsel an einem und demselben Wagen wurden gestattet; jedoch haben die Unternehmer, welche sich hierbei der Postpferde bedienen wollen, das jeweilig bestehende Ritt- und Postillonstrinkgeld mit einem Nachlasse von 10 % zu entrichten. Die Staatsverwaltung behielt sich das Recht, die Personen- und Sachen-Transporte durch Privatunternehmungen überhaupt einer angemessenen Abgabe zu unterziehen. Inzwischen haben jene Unternehmer, welche sich der Postpferde nicht bedienen wollen, dem betheiligten Postmeister für die jedesmalige Verwendung ihrer eigenen Pferde 4 kr. pr. Pferd und Post zu bezahlen. Auch sind die Privatunternehmer periodischer Personentransporte verpflichtet, über Verlangen der Postbehörde Briefpakete bis zum Gewichte von 50 Pfunden unentgeltlich zu befördern. Die Unternehmungen zum periodischen Personen-Transporte sind auf Befugnisse beschränkt (welche nun nach dem Mstdte. vom 15. Jänner 1855 Nr. 11 Reichsges. die polit. Landesstellen ertheilen), können aber an einzelne Personen oder Gesellschaften verliehen werden, mit Beibehaltung der Konkurrenz und Vermeidung ausschließlicher Rechte. Die Unternehmer haben u. a. die Zeit der Abfahrt und Ankunft und den Gebührentarif anzuzeigen und Caution zu leisten (100 fl.). Es ist ihnen der Gebrauch von Beiwägen gestattet. Unternehmungen periodischer Personentransporte ohne Pferdewechsel an demselben Wagen (Stellfuhren) sind nicht verpflichtet, den Postmeistern, wenn sie sich der Pferde derselben nicht bedienen, eine Vergütung zu leisten. Sowohl periodische Transportunternehmungen mit Pferdewechsel an demselben Wagen als Stellfuhren können auch von Postmeistern betrieben werden.

Die Maßregeln der Regierung und die erhöhten Verkehrs-Ansprüche haben in Mähren und Schlesien seit kurzer Zeit nicht nur die Personen-Fuhrwerke verbessert, sondern auch nicht wenige Privat-Unternehmungen zur periodischen Personen-Beförderung ins Leben gerufen; allein noch entspricht weder ihre Zahl, noch ihre Einrichtung, gegenüber weiter vorgeschrittenen Ländern, größeren Anforderungen.

Im Bezirke der brünner Handelskammer, d. i. in ungefähr der Hälfte Mährens gab es im Jahre 1851 in der Chathegorie der Lohnkutscher: 17 Fiaker (nur in Brünn), 49 Landkutscher, 21 Stellwagen- und 4 Vorspannführer (3 in Iglau, 1 in Znaim). Seit dem Aufkommen der Fiaker und Eisenbahnen verminderte sich die Zahl der Landkutscher in Brünn, nahm aber anderwärts in Folge gesteigerten Verkehrs zu. 1851 hatte Brünn 6, Iglau 8, Znaim und Auspitz 7, Wischau 6, Trübau 5, Nikolsburg 4, Lundenburg, Teltsch, Groß-Meseritsch, Trebitsch, Zwittau und Butschowitz je 1 Landkutscher. Stellwagenführer hatte Brünn und Trebitsch 4, Nikolsburg 3, Boskowitz und Datschitz 2, Selowitz, Jamnitz, Teltsch, Kromau, Auspitz und Budwitz je 1.

Täglich zweimalige Privat-Stellfahrten bestanden zwischen Nikolsburg und Wien, Nikolsburg und Brünn, täglich einmalige zwischen Znaim und Oberhollabrunn, Trübau und Zwittau, Wischau und Brünn, Brünn, Nikolsburg und Wien, Nikolsburg und Wien, wochentlich einmalige zwischen Datschitz, Jamnitz, Znaim und Wien, zwischen Datschitz, Znaim und Wien, zwischen Jamnitz, Znaim und Wien, stets hin und her (Bericht der brünner Handelskammer für 1851, Brünn 1854, S. 315 und Tabelle II.).

1854 hattte Brünn (nebst 5 Grossfuhrleuten und Commerzialgüter-Beförderern) 22 Fiaker-Nummern, 12 Comfortable und es verkehrten Stellwägen, täglich mehrmal zwischen Brünn, dann Karthaus und dem Belustigungsorte Schreibwald, täglich einmal zwischen Brünn und den Orten Austerlitz, Butschowitz, Raußnitz, Eibenschitz, Olmütz, Nikolsburg, Tischnowitz und Wischau, 3mal in der Woche zwischen Brünn und Znaim, endlich tägliche Postbothenfahrten von Brünn a) über Trebitsch nach Iglau, b) nach Olmütz, c) Tischnowitz, d) Eibenschitz und Kromau (Moravia 1855 S. 41, 42, 43, 49).

Der Bezirk der olmützer Handelskammer oder die 2. Hälfte Mährens zählte 1851: 77 Fiaker und Lohnkutscher mit 83 Wägen, 133 Pferden und 71 Fahrknechten, dann 9 Stellfahrer mit 13 Wägen, 15 Pferden und 13 Fahrknechten. Fiaker und Lohnkutscher hatte Olmütz 22, Proßnitz 17, Neutitschein 12, Weißkirch 7, M. Ostrau und Kremsier 5, Müglitz 3, Schönberg und Fulnek 2, Hohenstadt und Wsetin 1, Stellwagen aber Hohenstadt, Schönberg, Sternberg, Leipnik, Fulnek, Neutitschein, Ungar. Hradisch, Proßnitz und Olmütz je 1. Bis Ende 1853 gingen die Fiaker und Lohnkutscher in Hohenstadt und Wsetin ein, es ergab sich aber, nach Abschlag dieser, noch ein Zuwachs von 25 neuen (nur neu ausgewiesenen?) Unternehmungen, nämlich 2 in Müglitz, 1 in Schönberg, 8 in Sternberg, 6 in Leipnik, 2 in Weißkirch, 1 in M. Ostrau, 2 in Ungar. Hradisch, 3 in Holleschau, 1 in Olmütz und 1 in Kremsier (Statist. Summar-Ausweis der olm. Handelskammer f. 1851, Olmütz 1853, Tabelle 4, und Bericht dieser Kammer f. 1853, eb. 1854, Tabelle 3).

Periodische Privat-Fahrverbindungen bestanden in diesem Bezirke 1851 zwischen Ungar. Hradisch und dem Bahnhofe daselbst, zwischen Kremsier und dem

Bahnhofe in Hullein, zwischen Aussee und dem Bahnhofe in Müglitz, zwischen Schönberg und dem Bahnhofe in Hohenstadt, zwischen Neutitschein und dem Bahnhofe in Zauchtl, zwischen Proßnitz und Olmütz, Sternberg und Olmütz, Sternberg und Freudenthal, Leipnik und Olmütz, Leipnik und Prerau, Olmütz und Brünn, Einsiedel und Sternberg, hin und her, die letzten Fahrten zweimal in der Woche, alle übrigen täglich, zwischen Kremsier und Hullein, Aussee und Müglitz, Leipnik und Prerau mit Omnibus, sonst mit Stellwagen (Ber. der Kammer f. 1851 S. 60 — 62).

Seit dem Aufhören der früheren Post-Mallefahrten, von denen 1853 nur noch jene zwischen Troppau und Schönbrunn, dann zwischen Troppau und Ratibor bestanden, wird der Personen-Transport in Schlesien hauptsächlich durch Stellfuhren besorgt. Concessionirte gab es jedoch 1853 nur im ehemaligen troppauer Kreise und zwar 9 an der Zahl, von welchen 8 Troppau mit anderen Orten dieses Kreises und 1 den Ort Einsiedel mit Sternberg verbanden. Mit der Eisenbahn-Station Schönbrunn war Troppau durch 1, mit Jägerndorf durch 2, mit Freudenthal durch 1, mit Johannisthal durch 1 und mit Röversdorf durch 3 Stellfuhren verbunden. Diese Unternehmungen wurden nur mit einzelnen Wagen und 2 Pferden ohne Pferdewechsel besorgt, mit Ausnahme des troppau-schönbrunner Stellwagens, welcher nach Erforderniß auch Beiwägen verwendete, und des einsiedel-sternberger, welcher in der Zeit vom 1. Mai bis Ende November in Sternberg die Pferde wechselte. Von diesen Stellfuhren kursirten die schönbrunner und jägerndorfer täglich, die johannisthaler wochentlich 6 Mal, von den röversdorfern eine täglich und zwei wochentlich 3mal, die freudenthaler 1mal und die einsiedler 2mal in der Woche. Die Fahrpreise waren durchgehends sehr mäßig, daher auch die Frequenz ziemlich lebhaft.

So sehr die concessionirten Stellfuhren dem Interesse des Verkehrs entsprachen, so wenig befriedigten die nicht concessionirten auf der Route zwischen der Eisenbahn-Station M. Ostrau und Bielitz (Bericht der tropp. Handelskammer für 1853, Troppau 1854 S 100).

Gegenwärtig gibt es concessionirte Stellfuhren in Mähren: von Nikolsburg nach Wien, von Jamnitz nach Wien, von Nikolsburg nach Brünn, von Wischau nach Brünn, von Sternberg nach Olmütz, von Sternberg nach Freudenthal, von Datschitz nach Wien, von Leipnik nach Olmütz, von Schönberg nach Hohenstadt, von Stockerau nach Znaim, von M. Trübau nach Zwittau, von Znaim nach Oberhollabrunn, von Iglau nach Habern, von Znaim nach Brünn; in Schlesien: von Einsiedel nach Sternberg, von Jägerndorf nach Troppau, von Röversdorf nach Troppau, von Troppau nach Schönbrunn, von Johannesthal nach Troppau, von Freudenthal nach Troppau.

VII. Abtheilung.

Mährens und Schlesiens Flüsse mit besonderer Beziehung auf Verkehrs-Benützung und Regulirungen.

I. Abschnitt.

Mährens und Schlesiens Flüsse überhaupt.

Literatur: Die topographischen Werke von Schwoy und Wolny über Mähren (beziehungsweise die Kreisübersichten von Heinrich), von Kneifel und Ens über Schlesien, von Sommer über Böhmen, von Blumenbach über Oesterreich. Die Flüsse, Teiche, Sümpfe und Mineralquellen in Oesterr. Schlesien, von Held — Ritt, im österr. Archive 1836 Nr. 69 — 71, 76. Hauptquellen sind die hydrographische Ergänznngs-Tabelle zur Land-, Wasser- und Strassen-Karte von Mähren und Schlesien (1825) nebst dem Nachtrage von 1839 (S. S. 83 dieser Schrift).

Mähren und Schlesien liegen im Flußgebiete der Donau, Oder, Weichsel und Elbe. Die letztere erhält aus Mähren nur aus einigen unbedeutenden Bächen und der Sazawa Zufluß, welche bei Liebensdorf in den Gebirgen des Gutes Saar entspringt, sich nach Böhmen wendet, wieder nach Mähren zurückkehrt, bei der Stadt Saar vorüberfließt und bei Neudek für immer Mähren verläßt. Sie mündet nächst Prag in die Moldau. Ihr Lauf in Mähren beträgt 2 Meilen Länge; sie setzt daselbst 6 Mahl- und eine Papiermühle in Bewegung (Sommer 11. B. XVIII., 12. B. XVIII., Wolny 6. B. S. 411).

Die March, der Hauptfluß Mährens führt fast all' sein Gewässer der Donau zu. Sie, wie die Oder und Weichsel, entspringen im Lande und verlassen dasselbe durch viele Zuflüße vergrößert.

Hoch an Mährens Nordgränze auf der südwestlichen Seite des spieglitzer Schneeberges bei Altstadt, dem höchsten Berge der Riesenkuppe im nördlichen

Deutschland (751 Klafter über der Meeresfläche erhaben) entspringt die **March***) aus zwei Quellen, die sich bald zu einem Bache vereinigen, welcher schäumend vom Berge herabstürzt. Als Gränze zwischen Mähren und Böhmen bis zum Dorfe Goldenfluß, verstärkt durch den **Graupa**- und den dreifachen **Bord-Fluß**, durch die verheerende **Theß**, die **Sasawa**, die **Třebuwka**, zieht sie an der Stadt Littau vorbei, zerstreut in vielen Armen, durch Auen und Wälder, gegen Olmütz, wo sie die wasserreiche **Oskawa** und die reißende **Feistritz**, (Wolny 5. B. XXIV. und S. 330, 340, 364, 454, 786, 823, 843, 911 — 2), wie unterhalb Tobitschau die **Blatta** und die reißende **Beczwa** aufnimmt; nachdem sich die March durch die Aufnahme der **Třebowka** und der **Hanna** unweit Kogetein wieder vergrößert hat, zieht sie durch und um die olmützer erzbischöfliche Residenzstadt Kremsier mit ihren ausgezeichneten Schloß- und Parkanlagen vorbei, strömt, immer mehr genährt durch viele Bäche und Flüße, worunter die **Russawa**, **Dřewnica**, **Olsawa** u. a. sind (Wolny 4. B. XIX. und S. 99), bei Napagedl, Hradisch, Ostrau, Wesseły und Straßnitz in vielfachen Zweigen und Krümmungen in einer weiten und fruchtbaren Ebene, bildet von Rohatetz an die ungarische Gränze, theilt sich nochmals bei Göding, nimmt bei Landshut die **Taya** auf, verläßt daselbst, geschwängert mit fast allen Gewässern des Landes, welche nicht der Oder zufließen, die mährische Erde, betritt zwischen dem österreichischen Orte Rabensburg und dem ungarischen Orte Broczka die österr. Gränze, zieht in südlicher Richtung, und die Gränze zwischen Oesterreich und Ungarn bezeichnend, durch ziemlich ebenes Land und ergießt sich bei dem ungarischen Markte Theben sehr ungünstig in die Donau.

Bis etwas oberhalb von Hohenstadt fließt sie in engem Thale zwischen bewaldeten, bis Littau zwischen sanften Höhen, von hier bis zu ihrer Mündung zwischen niedrigen, bewaldeten, häufig sumpfigen Ufern und Rändern.

Die March hat bis zum Einfluße der Taya ein Flußgebiet von 161, bis zur Donau von 452 Quad. Meilen (André's Zahlenstatistik S. 8).

Die Länge ihres Laufes beträgt vom Ursprunge bis nach Olmütz 13 Meilen, bis zum Austritte aus Mähren $39^{3150}/_{4000}$ und die ganze bis zur Einmündung in die Donau $50^{600}/_{4000}$ Meilen. In gerader Luftlinie ist die March-Quelle vom Ausfluße aus dem Lande nur 87.200 wiener Klft. oder $21^{3200}/_{4000}$

*) Vom keltischen **Mar**, ein Pferd. Die Kelten nannten viele Flüße, die vortreffliche Pferdeweiden boten, **Mar**, so auch unsere March, den ungar. Maros. Der Römer gab seine Endsilbe **us**, viel später erst der Slave sein **ch** und **awa** (Wasser) daran, daher aus dem kelt. **Mar** die **Marus**, **Morava** und March (Oesterr. Lit. Bl. 1845 S. 179; Schafařik, slav. Alterthümer I. 60, 500). S. über die March die Ergänz. Tab. zur Straßenkarte von Mähren und Schlesien; Heinrich in Wolny's Topographie von Mähren 5. B. XXIII. und S. 330, 340, 364, 1. B. XXXV., 4. B. XVIII. und 2. B. XVI., redl. Verkündiger 1814 S. 65; mähr. Wanderer 1809; Blumenbach, Landeskunde von Oesterreich, Güns 1834, 1. B. S. 60, 104 — 106, 2. B. S. 184 — 5.

Meilen entfernt, woraus sich schließen läßt, wie groß und gewaltig die Krümmungen sein müssen, um eine so bedeutende Differenz ($17^{3950}/_{4000}$ Meilen) hervorzubringen.

Stark ist das Gefälle des Flußes, am nördlichsten und höchsten Punkte des Landes entspringt er, am südlichsten und tiefsten bei Landshut, 82 Klafter über der Meeresfläche, verläßt er es. Doch ist dasselbe nicht gleichförmig vertheilt, fällt doch die March von ihrem Urspunge im Laufe von nicht drei vollen Stunden 371 Klafter! Theilweise hat sie nur einen trägen Gang. Besonders von der Vereinigung mit der Taya wird das Gefäll so klein, daß bei etwas hohem Wasserstande der Donau die March weit über Marchegg hinaus aufgestaut wird.

Die vielen Wasserwehren, der ungeregelte Lauf des Flußes, die vielen Arme und Sandbänke, die ungünstige Einmündung der Nebenflüße und Wildbäche und die flachen Ufer in der unteren Strecke sind die Ursachen der verheerenden Ueberschwemmungen des Marchflußes seiner ganzen Länge nach, welche auf die fruchtbaren Thalebenen, die schönsten Fluren Mährens, den verderblichsten Einfluß haben. Erlitten doch die südlicheren Marchgegenden im Jahre 1804 dreizehn Hauptüberschwemmungen mit einem auf mehrere hundert tausend Gulden berechneten Schaden! Insbesondere scheint Hradisch bei großem Wasserstande in einem weiten See zu liegen und nur die Reste der alten Festungswerke schützen diese Stadt vor einer gänzlichen Uebergießung. Die schon so lang in Verhandlung stehende Regulirung dieses Flußes scheiterte noch immer an den ungünstigen Zeitverhältnissen; partielle Abhilfsversuche, vor allen der mit einem Kostenaufwande von 20.000 fl. W. W. im Jahre 1818 von den Dominien Kremsier und Kwassitz sehr zweckmäßig bewirkte Durchstich, wodurch Serpentinen von 6700 Klaftern Länge in einen Canal von 2300 reducirt wurden, haben auch nur zum Theile geholfen.

Die March hat bei Göding eine Wassermasse von 1046, bei Ostrau von 1332, bei Kremsier von 1209 Kubikfuß in der Sekunde; sie führt demnach ein Volumen Wasser von 1·16 Million Kubikfuß während einer Sekunde.

Ueber den Nutzen, welchen das Land aus der Flöß- und Schifffahrt auf der March zieht, so wie über die Jahrhunderte langen Verhandlungen, sie schiffbar zu machen, werden wir später sprechen (Erg. Tab. z. Strassenk.).

Von den in die March mündenden Nebenflüßen verdienen insbesondere erwähnt zu werden: die Theß, Beczwa, Hanna, Blatta, Olsawa und Taya.

Die Theß entquillt drei waldigen Schluchten des höheren Gränzgebirges (der Bärmutter-Gegend und dem Altvater auf der Herrschaft Wiesenberg und dem rothen Berge auf der Herrschaft Ullersdorf, ein Arm heißt wegen seines starken Gefälles die rauschende Theß, der Rauschbach), nimmt eine Menge Berg- und Thalwässer, darunter die nicht unbedeutende Mertha, auf, bewässert das schöne Theßthal, setzt viele Industrial-Werke in Bewegung und ergießt sich nach einem Laufe von 5 Meilen unter Groß-Heilendorf in die March. Wegen ihres

starken Gefälles wird sie bei anhaltendem Regen oder Thauwetter leicht reißend und verheerend. In ihren Gewässern leben treffliche Steinforellen und andere Fische (Hauser, die Schwefelbäder von Ullersdorf, Olmütz 1843 S. 4 — 6).

Der March an Wichtigkeit der nächste und einer der ersten Flüße des zweiten Ranges im Lande ist die Beczwa. Sie entspringt im Osten Mährens an der Gränze von Ungarn auf dem Karpathen-Berge Wissoka aus zwei Quellen, welche ihren Zug nach verschiedenen Richtungen unter dem Namen Ober- und Unter-Beczwa nehmen; die erstere bei Karlowitz, Hrozinkau und Wsetin, die andere bei Rožnau vorüber, in einem, an Viehzucht und Holz reichen, in pittoresken Thälern, schauerlich wilden und hohen Schluchten und hinwieder in Verflächungen abwechselnden Terrain. Genährt von einer Menge Wild- und Gebirgsbächen vereinigen sich beide Zweige unterhalb der Stadt Walachisch-Meseritsch. Der vereinte Fluß eilt nun an Hustopetsch, in einem immer engeren, von hohen und senkrechten Bergen eingeschlossenem Thale, an dem Badeorte Töplitz, dem merkwürdigen Erdfalle Propast, der Stadt Weißkirchen mit ihrem schönen Thale und der Stadt Prerau vorüber, und theilt sich bei dem Orte Traubek in zwei Arme, deren einer bei Chropin, der andere unterhalb Tobitschau auf eine äußerst ungünstige, mit beträchtlichen Rückstauungen verbundene Art in die March einmündet.

Die Länge des Flußes vom Ursprunge über Rožnau bis zur Einmündung beträgt 14, über Wsetin 17¼ Meilen; die Tiefe wechselt zwischen drei Klaftern (bei Weißkirchen) bis zu einer Unbedeutenheit, daß man bei anhaltender Dürre den Fluß an vielen Stellen trockenen Fußes überschreiten kann. Das Gefälle ist stark und trägt ganz den Charakter eines Wald- und Gebirgsstromes an sich; die vielen Wildbäche, welche sich in denselben mit reißender Gewalt ergießen, Schutt und Steine aus den Gebirgen mitführen und in gewaltiger Menge in den Fluß ausleeren, bilden viele Senpentinen und Untiefen, wozu sich Wirbel und Strudel, Klippen und Wasserfälle gesellen. An den meisten Stellen nur mit ganz flachen Ufern versehen, breitet sich der Fluß in mehreren Armen durch das ganze Beczwa-Thal aus, bildet eine Menge Sandbänke, überschwemmt bei großem Wasserstande, dem Aufthauen des Schnees und heftigen Regengüssen das ganze Thal und überschüttet das angränzende Terrain mit Steinen. Seine Seitenflächen bestehen daher größten Theil aus Steinplätzen und äußerst magern, hier und da mit Gestrippe bewachsenen Huthungen. Die Stadt Prerau konnte sich in früherer Zeit nur durch eine weit herum und zwar bis über Olmütz ausgedehnte Arbeitsconcurrenz gegen den Andrang der Beczwa erwehren. Jetzt kann sie die dringendsten Wasserbauten nicht mehr erschwingen und sieht einen Augarten um den andern vom Wasser wegschwemmen.

Früher hat dieser Fluß auch Erdaufschwemmungen gebildet. Bei Prerau kommen nach großem Wasser, welches sich durch Erdabspühlung ein neues Bett bildete, fast jährlich schöne Eichenstämme, schwarz und von besonderer Größe, unter einer Erdschichte von ungefähr zwei und auch mehr Klaftern, welche von

oben nach unten aus fruchtbarer Damm- dann Thonerde und endlich Steinen besteht, zum Vorscheine (Mitth. 1828 S. 88). Von der Floßfahrt auf der Beczwa, und dem Projekte, durch sie die March und Oder, das schwarze und baltische Meer zu verbinden, sprechen wir an einem andern Orte (Erg. Tab. z. Strassenk.; Wolny 1. B. XXXVI. und 306; 4. B. XIX. und 493).

Ein anderer Nebenfluß der March, die Hanna, entspringt im Dorfe Drahan, fließt bei Wischau, Ewanowitz und Kogetein in den gesegnetsten Fluren Mährens, und mündet nach einem Laufe von 5 Meilen bei Minuwek in die March. Sie war, wegen ihres fast ganz vertragenen, äußerst irregulären Flußbettes, durch unzählige Jahre die Qual der anreinenden Gegenden. Bei dem mindesten Wasserzufluße trat dieser Fluß, noch überdieß von der March im Abfluße gehindert, über die Gränzen und überschwemmte mehrere tausend Metzen der besten Grundstücke, worunter viele, wie die Huthungen der Gemeinden Popuwek, Kogetein und Bojanowitz, in ganz unbrauchbare Sümpfe umgestaltet wurden. Die von höchsten Orten angeordnete, in den Jahren 1816 und 1817 nach dem Plane des Baudirektors Gernrath durch Concurrenz der Nachbarschaft ausgeführte Regulirung desselben von Wischau bis zur Einmündung hat seinen Verheerungen ein Ziel gesetzt. Bei trockener Zeit ganz unbedeutend, wird die Hanna bei Regengüßen und nach Schmelzung des Schnees außerordentlich groß (Erg. Tab. z. Strassenk.; Wolny II. 2. T. S. 543).

Eine ähnliche Regulirung wurde durch gleiche Conkurrenz im Jahre 1814 nach dem Projekte Gernraths an dem ganz vertragen und verwildert gewesenen Blattafluße bewirkt. Derselbe entspringt beim Dorfe Bielitz auf dem Gute Chudwein, zieht an Olschan vorbei und mündet bei Annadorf, unweit Tobitschau, in einen Marcharm. Durch diese Regulirung wurden über 2800 Metzen Gründe, meist der besten Art, von der Ueberschwemmung befreit und es ward die Möglichkeit herbeigeführt, unübersehbare Strecken von Hutweiden — sonst oft nur Morast — in Aecker und Wiesen umzuschaffen.

Der Olsawafluß entspringt in dem verflächten Theile des Gebirges, welches im Südosten Mähren von Ungarn scheidet, in einem tiefen Thale eine kleine Stunde oberhalb des Dorfes Pittin, fließt in einem unendlich gekrümmten, 6½ Meilen langen Laufe durch den Marktflecken Boikowitz, an dem Bergschloße Neu-Swietlau, der Stadt Ungarisch-Brod und dem Markte Kunowitz vorbei und fällt unterhalb Hradisch und oberhalb Ostrau in einen Marcharm. Dieser Fluß ist mehr wegen seiner verheerenden Ueberschwemmungen bei Brod und in den schönen ausgedehnten Thalebenen bei Mikowitz und Kunowitz während Wasseranschwellungen bemerkenswerth.

Der Gang der Olsawa von Kunowitz bis zur Einmündung in die March war früher ganz anders, indem sie sich durch den kunowitzer Wald bis unterhalb Ostrau zog. Im Jahre 1820 wurde aber von den anreinenden Grundeigenthümern zur Ablenkung der jährlich eingetretenen großen Ueberschwemmungen ein ganz neues Bett von 1500 Klaftern gegraben und ihr Lauf in den March-

arm Prziwlatsch geleitet, welcher dadurch beiläufig um eine Meile verkürzt wurde. Oberhalb der kunowitzer Mühle ästete sich ehemals aus der Olsawa ein Arm aus, welcher die Stadt Hradisch zu einer Insel bildete und sich unterhalb Altstadt mit der March vereinigte. Gegenwärtig liegt dieser Graben gewöhnlich trocken und nur bei sehr hohem Wasser füllt ihn die Olsawa aus (Erg. Tab. z. Straßenk.).

Unter den Flüßen, welche den westlichen und südlichen Theil des Landes bewässern, ist die Taya*), bis zur Einmündung in die March mit einem Flußgebiete von 216 Quad. Meilen (André's Zahlenstatistik S. 8), die vorzüglichste. Sie bildet sich aus zwei Bächen, der österr. Taya, welche im Kreise ober dem Mannhartsberge hinter dem Dorfe Salingstadt und der mährischen oder böhmischen, welche bei Groß-Deiz auf dem Gute Teltsch in iglauer Kreise entspringt, an Datschitz und Althart vorbeizieht, bei Piesling nach Oesterreich übertritt und sich bei dem Schlosse Raps mit der österr. vereinigt.

Oberhalb Freystein bricht die vereinte Taya nach Mähren ein, bespült den Berg, dessen Haupt das uralte Böttau krönt, nimmt den acht Meilen langen schelletauer Bach auf, bildet unterhalb Frain — dem Mittelpunkte der mährischen Schweiz — durch eine bedeutende Strecke die Gränze mit Oesterreich, windet sich, von mächtigen Bergen begränzt, gegen Znaim, bezeichnet unterhalb Groß-Tajar nochmals die Gränze, ehemals in weiten Krümmungen zwischen der österr. landesfürstlichen Stadt Laa und dem mähr. Dorfe Höflein, wendet sich wieder nach Mähren, an Dürnholz und Muschau vorüber, nimmt nahe bei Unterwisternitz den vereinten Iglawa- und Schwarzawafluß auf, fließt an den polauer Bergen und Eisgrub — dem reizenden Sommeraufenthalte des Fürsten Liechtenstein, mit seinen Prachtanlagen — vorbei, und kömmt unterhalb dieses letzteren zum letzten Male an die Gränze, an welcher sie fortzieht, bis sie an der südlichen Landesspitze unter Landshut in die March fällt, nachdem sie bei Lundenburg in unzähligen Krümmungen und Seitenarmen das flache Land und die Waldungen durchschnitten hat.

Die Länge des vereinigten Flußes von Raps bis zur Einmündung in die March beträgt 29·89 geog. Meilen, wovon 5.69 ganz in Oesterreich, 19·35 ganz in Mähren und 4·85 als Gränzfluß; rechnet man die deutsche Taya bis zu ihrem Ursprunge dazu, so erhält man für die ganze Länge der Taya 40·71 geog. Meilen. Die Tiefe wechselt zwischen 1 — 9 Schuhen.

Er ist seinem ganzen Zuge nach weder Floß- noch schiffbar, theils wegen der vielen in denselben gebauten Mühlwehren, theils weil er in trockenen Jahren, wie 1802, 1811 und 1822, fast ganz versiegt. Das äußerst unverhältnißmäßige, plötzlich verengte Flußbett von Erdberg abwärts gegen Laa, kaum 5 —

*) Karte vom Tayafluße nach der Nivellirung des mähr. Baudirektions-Ingenieurs Joseph Stoschek, 1791, in mehreren großen Blättern (in der Guber. Registratur).

6 Klafter breit, während es sich bei Znaim auf mehr als 40 Klafter ausdehnt, die unzähligen gähen Serpentinen, die Wasserwehren bei den Mühlen zu Laa und Ruhhof, die schlechte Construktion der Uferdämme, kaum mehr als drei Schuh über dem gewöhnlichen Wasserspiegel erhaben, die Vertragung des Flußbettes, durch den stillen Ablauf erzeugt, die Verwahrlosung der ehemals zum Abzuge der Ueberschwemmung bestimmten, später aber mit undurchdringlichem Gestrippe bewachsenen Gräben, die von Zeit zu Zeit versuchten und mißlungenen Abwehrungsdämme, endlich der unregelmäßige Einfluß des ganz verwahrlosten Pulkabaches verursachten früher im Frühjahre und Herbste ungeheure Ueberschwemmungen in den untern Gegenden. Nach einer eigenen Erhebung im Jahre 1810 war denselben in beiden Provinzen eine Fläche von 1170 Jochen 710 Quad. Klaftern der besten Aecker, 2128 Jochen 789 Quad. Klaftern Wiesen und 1858 Jochen 80 Quad. Klaftern Hutweiden und Holzgründen oder über 5156 Metzen Land jährlich Preis gegeben. Von der nun theilweise ausgeführten Regulirung dieses Flußes sprechen wir später (Erg. Tab. z. Strassenk.; Blumenbach I. 106 — 8; Wolny 3. B. S. XVII., 2. B. S. XVII., und Berichtig. im 6. B. S. 474, 498, 532).

Ein Nebenfluß der Taya ist der Schelletaubach (Zeletawa). So wasserarm er auch zu sein scheint, treibt er doch in der Entfernung weniger Stunden 22 Mahlmühlen und eben so viele Brettsägen (Hesperus 1817 S. 43).

In die Taya ergießt sich nächst Fröllersdorf auch das jaispitzer oder platscher Wasser, welches oberhalb Laas auf dem Gute Neureisch entspringt, den znaimer Kreis durchzieht, obwohl 10 Meilen lang, dennoch im heißen und trockenen Sommer fast vertrocknet, bei Hochwässern aber wegen seiner kaum 2 Schuh hohen Ufer furchtbar und verheerend wird (Erg. Tab. z. Strassenk.).

Ein anderer Nebenfluß der Taya ist die für den westlichen Theil des Landes wichtige Iglawa. Sie gehört dem Stromgebiete der Donau im südlichen Böhmen an, entspringt im Dorfe Ihlawka auf dem Gute Studein an der böhmischen Gränze (Wolny 6. B. S. 473, 479), nimmt bald dieselbe bildend, jetzt nach Böhmen, jetzt nach Mähren überschreitend, ihren Zug nach der bedeutenden Fabriks-Stadt Iglau, von da nach der Stadt Trebitsch, richtet auf dem Gute gleichen Namens oft bedeutende Verheerungen an (Wolny 6. B. S. 558), zieht dann, zwischen hohen Felsenbergen eingeengt, nach der Stadt Eibenschitz, wo sich die Oslawa und Rokitna höchst ungünstig einmünden, in mehr flachen Ufern über Kanitz und Pohrlitz, nimmt unterhalb Pausram die Schwarzawa, gleichfalls ungünstig, auf und ergießt sich, nach einem Laufe von 19 Meilen, bei Tracht in die Taya.

Wegen der Unbedeutenheit des Wassers in trockenen Sommern, der in den Fluß gebauten Wehren, des mit Felsensteinen erfüllten und theilweise versandeten Bettes besteht weder eine Floß- noch Schifffahrt.

Die Verheerungen, welche die Iglawa bei ihrer Anschwellung jährlich anrichtet, sind furchtbar und müssen jedes Jahr größer werden, weil dieser Fluß

von Trebitsch herab eine außerordentliche Menge Sand bringt und das Flußbett damit versetzt, indem keine der vorhandenen Wehren eine Schleusse hat, wodurch das Wasser abgelassen werden könnte; die schönsten Grundstücke sind hierdurch der Verwüstung preisgegeben. Die schöne Kirche in Kanitz mußte verlassen, die Mühle bei Kupprowitz mußte kassirt werden, jene bei Kanitz und Möblau sehen einem gleichen Schicksale entgegen. Diese schädlichen Ueberschwemmungen geschehen auch in der Nähe von Pohrlitz; ja vom urspitzer Wehr bis unterhalb Pohrlitz lauft nur bei dem größten Wasserstande im eigentlichen Flußbette Wasser, indem durch die ungeheure Versandung sich der ganze Fluß in den Mühlbach geworfen hat. Deshalb wurde die Regulirung der Iglawa in der Strecke von Kanitz bis unterhalb Pohrlitz schon vor längerer Zeit in Verhandlung genommen und der Baudirektor Gernrath hat schon im Jahre 1815 darüber einen Plan entworfen; diese Regulirung kam aber, weil die Interessen nicht zu einigen und die Kosten nicht aufzubringen waren, noch nicht zur Ausführung (Erg. Tab. z. Straffenk.).

Nebenflüsse der Iglawa sind die Schwarzawa, Oslawa, Rokitna.

Die Schwarzawa (mähr. Swratka und schon 1045 unter diesem letzteren Namen bekannt) gehört mit ihrem Nebenfluße Zwittawa gleichfalls dem Donaugebiete an*). Zwei nach verschiedenen Richtungen gehende Quellen, die obere und untere Schwarza, vereinigen sich zu diesem Fluße. Die erstere entspringt dicht an der böhm. Gränze auf dem Gute Saar im čikaier Revier und zwar aus den Morästen Cerny bahno (d. h. schwarzer Sumpf) des Berges Žakowa hora, die andere (auch Evlz genannt) oberhalb des Dorfes Frischau; beide vereinigen sich bei dem wegen seines Flachshandels wohlbekannten Markte Ingrowitz.

Die Schwarzawa bildet auf den Gütern Saar, Neustadtl und Ingrowitz theilweise die Landesgränze gegen Böhmen, dient auf dem letzteren in einer Strecke von etwa 2 Meilen zur Holzflössung, setzt die Papiermühle in Dalleczin, die Eisenwerke in Stiepanau in Bewegung, durchzieht die Marktflecken Nedwietitz und Daubrawnik und die Stadt Tischnowitz, nimmt hier den bei Pobledetz entspringenden Bach Bobruwka, vom Dorfe Laucžka an, nach diesem genannt, auf (Wolny 6. B. S. 188, 305, 411), zieht an dem Bergschlosse Eichhorn vorbei, durch Brünn, wo sich ihr nun nur noch ein Theil der Zwittawa beigesellt, verstärkt sich bei Popowitz mit dem Bache Obora, durch dessen Regulirung im Jahre 1817 großen und nachtheiligen Ueberschwemmungen ein Damm gesetzt wurde, durchschneidet die Märkte Raigern und Selowitz, wo der vor etwa 90 Jahren aus dem verschlemmten mönitzer Teiche nach Mönitz verlegte Cesawa-

---

*) Ueber die Wasserscheide des Donau- und Elbegebietes, die Schwarzawa, Zwittawa und Iglawa S. Sommer's Böhmen 5. B. XX — XXII., 10. B. XVIII. und 11. B. XX. und 141.

Bach einmündet, strömt an den Marktflecken Rußlau, Groß-Riemtschitz und Pausram vorbei und vereinigt sich unterhalb des letzteren, nach einem Laufe von $14^3/_4$ Meilen, mit der Iglawa. Bis Brünn schließen sie hohe bergige Ufer ein; in einiger Entfernung von da an aber bis zu ihrem Einfluße verursacht sie bei Hochwasser außerordentliche und verheerende Ueberschwemmungen; jenen bei Brünn setzte die Regulirung der Zwittawa Schranken. Im Jahre 1835 wurde in der Vorstadt Altbrünn ein Durchstich vom Elisabethiner-Kloster bis zur Straffenbrücke in einer Länge von 170 Klaftern von der Straffenverwaltung ausgeführt. Von dem eben ausgeführten größeren Durchstiche bei Kumrowitz war schon die Rede; von der Regulirung der Schwarzawa von Gerspitz bis Woikowitz wird sie später sein. Bei Ingrowitz, von Brezina bis unterhalb der Burg Eichhorn, vorzüglich aber in der 4 Meilen langen Strecke vom Orte Boracz auf dem Gute Tischnowitz bis Brünn wurde die Schwarzawa bis vor einigen Jahren zur Holzschwemmung benützt, welch' letztere im Jahre 1803 von dem brünner städtischen Oberjäger Böhm eingeführt worden war (Patr. Tageblatt 1804 S. 50; Erg. Tabelle z. Straffenk.).

Der Oslawa-Fluß bildet sich aus dem Balliner- (oder Oslowanka-) und Wesselka- oder Radostiner-Bache, deren ersterer in dem Revier Neudek, Stallung Ballin, auf dem Gute Saar, der andere bei Radostin entspringt, in ihrer Vereinigung bei der Stadt Groß-Meseritsch, wo sie den Namen Oslawa erhalten (Wolny 6. S. 234, 412); von da fließt diese an Namiest mit seiner berühmten Tuchfabrik vorbei und mündet nach einem Zuge von 10 und beziehungsweise $11^1/_2$ Meilen bei Eibenschitz in die Igla.

Die steilen und felsigen Ufer, die ungeheuren Felsenmassen, die im Rinnsaale aufgethürmt liegen, die vielen Wasserwehren, dann der gewöhnlich seichte Stand des Wassers, setzen der Floßbarmachung dieses Flußes wesentliche Hindernisse entgegen.

Den großen Verheerungen desselben beim Wasseraustritte, besonders bei Meseritsch, ließe sich durch eine eben nicht kostspielige Regulirung begegnen (Erg. Tab. z. Straffenk.).

Die Rokitna (Röttigl, auch Jaromiţka) entspringt im znaimer Kreise bei Neu-Sadek, fließt bei Jarmeritz, dessen Garten-Canäle sie bewässert, Tulleschitz, Weimißlitz und der Stadt Kromau vorbei und mündet nach einem Laufe von 11 Meilen bei Eibenschitz in die Iglawa. Ihr Flußgebiet umfaßt bei 10 Quadr. Meilen mit 2 Städten, 7 Marktflecken und bei 70 Dörfern, 20 Mühlen. Sie windet sich meistens durch enge Schluchten. Der Wasserstand gleicht bald den Fluthen eines tobenden Stromes, bald einem kraftlosen Bächlein, das bei trockener Witterung fast vertrocknet. (Beschrieben von Carl Unger in den vat. Blättern 1809 S. 232 — 236; Erg. Tab. zur Straffenk.)

Die Zwittawa, ein Nebenfluß der Schwarzawa, entspringt dicht an der Gränze zwischen Mähren und Böhmen oberhalb dem Dorfe Mohren, berührt die gewerbreiche Stadt Zwittau, bildet von Muslau über das Städtchen Brüsau

hinaus bis hinter Chrostau die Gränze gegen Böhmen, zieht durch und neben den Marktorten Lettowitz, Zwittawka und Daubrawitz vorbei und nimmt bei Klepaczow die Punkwa auf, welcher Bach sich aus den Gewässern der ausgehöhlten Kalkgegenden des mährischen großen Kalkgebirges unterirdisch sammelt, durch den berühmten, über 80 Klafter tiefen Erdfall Mazocha fließt, eine halbe Stunde entfernt in einem tiefen, engen Thale von schroffen Felsen aus einer weiten Höhle und zwar mit einer solchen Stärke, daß er bald eine Mühle unausgesetzt beschäftigt, zu Tage kommt und weiter hin die berühmten salm'schen Eisenwerke in Betrieb setzt. Vereinigt mit der Punkwa schlängelt sich die eingeengte Zwittawa in tiefem Grunde zwischen den Kalkfelsen unter den Berg-Ruinen Teufelsschlössel und Rowihrad durch, betreibt in Adamsthal die lichtenstein'schen Eisenwerke, tritt bei Obřan aus dem Felsenthale, durchschneidet in Brünn die Strasse nach Olmütz und vereinigt sich, nach einem Laufe von mehr als 10 Meilen, unterhalb Brünn bei Prisenitz (nicht mehr bei Kumrowitz, wo nur der Mühlgraben einmündet) mit der Schwarzawa. Durch eine Menge reichhaltiger Quellen wird die Zwittawa in ihrem Laufe so verstärkt, daß sie schon 4 Meilen von ihrem Ursprunge unterschlächtige Mühlen zu treiben vermag. Wo sie nicht zu beiden Seiten vom Gebirge beschränkt wird, ergießt sie sich leicht über die Ufer und macht wegen der häufigen Serpentinen verheerende Ueberschwemmungen, wie bei Zwittawka und Obřan, und vor der Regulirung bei Brünn und Kumrowitz, wo sie oft von der Schwarzawa zurückgestaut wurde, wenn diese das Uebergewicht erhielt. Die Wandelbarkeit des Flußes, seine zu geringe Wassermenge bei gewöhnlichem Stande (von 1 — 5 Schuh Tiefe), sein kurzer Lauf und die Mühlwehren sind die Haupthindernisse einer Floß- oder Schifffahrt und auch die vor mehr als einem halben Jahrhunderte errichtete liechtenstein'sche Holzschwemme von der sogenannten Höhle Begczy Skala oberhalb Adamsthal auf einem Gebirgsbache und auf der Zwittawa bis Obrowitz ist wieder eingegangen. Nun belebt die Eisenbahn das schöne Thal der Zwittawa, welche durch deren Bau manche Reglungen erfahren hat (Erg. Tab. zur Straffenk.).

Obwohl nicht ein Nebenfluß der March gehört doch zum Donaugebiete der Wlar-Fluß, der nach Vereinigung zweier Bäche unterhalb Brumow diesen Namen erhält. Der erste entspringt aus einem Waldberge oberhalb Studlow, zieht bei dem industriösen Städtchen Klobauk und dem Marktflecken Brumow vorüber, und vereinigt sich, nachdem er eine Strecke von 2 Stunden durchzogen, unter Bilnitz mit dem stietiner Bache, der von Drenowitz, Bohuslawitz und Stietna herabkommt und bei 3½ Meilen lang ist. Von der Vereinigung an zieht der Wlarfluß nur noch 1½ Stunden in Mähren durch den Paß Wlar und ergießt sich nach einem kurzen Laufe in Ungarn bei Nemsowa in die Waag.

Das 2. Flußgebiet in Mähren und Schlesien bildet die Oder, einer der Hauptströme Deutschlands. Er entspringt aus einem Sumpfe zwischen den Dörfern Neueigen, Koslau und Haslicht, unweit Liebau, in zwei Quellen, von

denen die reichlich sprudelnde auf dem Liselsberge, auch Leselsberg genannt (in der Nähe des Dorfes Koslau), die andere aber im Walde des haslichter Reviers hart an der olmützer Kreisgränze zu finden ist. Die gabelförmigen Quellen der Oder liegen 1751 wiener Fuß über der Meeresfläche. Die Oder nimmt Anfangs ihren Lauf nördlich, wendet sich bei Neudorf südöstlich, die mähr. Gränze verlassend, oberhalb Klein-Hermsdorf in das sogenannte Oder-Thal über die in einem ungemein schönen Busen des Gesenkes liegende, gewerbreiche Stadt Odrau, nach Oesterreichisch-Schlesien, betritt oberhalb Petersdorf nochmals Mähren, wendet dann unter demselben Orte nach Nordost um, durchschneidet das blühende Kuhländchen quer bis an die Nordgränze des neutitscheiner Kreises, geht bei der Stadt Oderberg wieder nach Oesterreichisch-Schlesien über und verläßt unterhalb Kopitau bei der Einmündung der Oelsa die österr. Länder. Die Strecke, welche die Oder durch Mähren und Oesterr. Schlesien macht, beträgt eine Länge von $12^1/_2$ Meilen, nämlich vom Ursprunge bis zum Eintritte in den ehemaligen troppauer Kreis $2^3/_4$, von da bis zum Punkte, wo die Gränze gegen den ehemaligen teschner Kreis beginnt, $4^5/_8$, von da bis zur Einmündung der Oppa $2^3/_4$, von da, auf der Gränze zwischen Preuß. Schlesien und Mähren, bis zur Einmündung der Ostrawitza 1, von da, die Gränze gegen Preuß. Schlesien bildend, bis Kopitau $1^3/_8$ Meilen.

Von seinem Ursprunge nimmt dieser Fluß, bis er nach Preußisch-Schlesien austritt, 56 namentlich bekannte Bäche und Flüße auf. Darunter sind: die Pleiß am Ende des kalten Ober-Thales, welches sich durch eine außerordentliche Kälte im Winter bemerkbar macht, die dürre Bautsch, welche von der Stadt Bautsch, der nicht unbedeutende und reißende Titsch-Fluß, welcher von der Stadt Neutitschein, der reißende und verheerende Lubina-Fluß, welcher vom Berge Radoscht und der Stadt Freiberg herabkommt, insbesondere aber die größten der Nebenflüße, nämlich die Oppa, Ostrawitza und Oelsa. Das Flußgebiet der Oder in der österr. Monarchie beträgt 115 Quat. Meilen, ein geringer Theil seines Gesammtgebietes von 2100 Quat. Meilen.

Vom Ursprunge bis Oderberg soll die Oder ein Flußgebiet von $24^1/_2$, die Ostrawitza soll es von 16, die Olsa von $22^1/_2$, die Oppa von $7^1/_4$, die Mohra von 15, der Hohenplotz von $20^1/_2$, die Bielau von $22^1/_4$ Quad. Meilen haben (André's Zahlenstatistik S. 9).

Ruhig und langsam ist die Bewegung der Oder bei niedrigem Wasserstande im Sommer; hat sich aber das hohe Winterwasser über die zahllosen Serpentinen ergossen, dann wird der Fluß ein wildes, unbezähmbares Gewässer; seine Breite, die im Beharrungszustande unbedeutend ist, erreicht, nur bei einer Wasserhöhe von 10 Schuhen, mehr als 50 Klafter, verschlingt Alles, was sich ereilen läßt und verwandelt die gesegneten Ebenen von Maukendorf, Jasnik und Kunewald in einen ruhig stehenden See; daher die vielen, das herrliche Thal so sehr verunreinigenden Sümpfe. Zu diesen Ueberschwemmungen tragen die außerordentliche Verwahrlosung des Flußbettes und die sich von Seite der An-

reiner willkührlich und ohne alles System erlaubten Einbaue sehr viel bei. Ein, 1823 ausgeführter, 42 Klafter langer Durchstich bei Partschendorf war bestimmt, den verheerenden Ueberschwemmungen daselbst einen Damm zu setzen. In der obern Flußstrecke hindern das zu starke Gefäll, die vielen Krümmungen, der ungleiche Wasserstand, die vielen Mühlwehren und die ungeregelte Einmündung der Nebenflüße und mehrerer Waldbäche die Floß- und Schifffahrt. Außer den Fischerkähnen befahren nur bei größerem Wasserstande kleine Fahrzeuge aus dem Preußischen bis Hruschau die Oder. Gleich von Kopitan aber ist sie in diesem schiffbar; bei Ratibor, kaum 3 Meilen von Oderberg, sieht man schon Fahrzeuge mit Mastbäumen und Segeln und bei Breslau trägt der Fluß Schiffe, die mit 8 — 900 Ct. beladen sind.

Da die kürzeste Durchschnitts-Linie der Ebene, welche das Ufer der Oder von jenem der Beczwa in der Gegend von Hustopetsch trennt, nicht völlig 2 Meilen beträgt, ist schon oft der Wunsch laut geworden, diese 2 Flüße mittelst Canälen, sofort die Oder mit der March und Donau zu verbinden und hierdurch eine ununterbrochene Wasserstrasse vom schwarzen in das baltische Meer herzustellen. Wir kommen später auf dieses Projekt zurück (Die Quellen der Oder, vom Lokalkaplan Weiß zu Milbes, in den Mittheilungen d. m. s. Ackerbauges. 1822 Nr. 17, 20 und 22; Erg. Tab. z. Straffenk. Mähr. und Schles.; Wolny 1. B. Einl. S. 32 — 35, 5. B. XXII.; Ens. III. 19; Heinrich in d. österr. Lit. Bl. 1845 S. 830; die Quellgebiete der Weichsel und Oder von Julius Krebs, Ausland 1842 Nr. 193 — 197).

Eine beträchtliche Wassermasse vom österr. Boden führt der Oder-, der Bielau-Fluß zu, der bedeutendste im österr. Antheile des Fürstenthums Neisse. Er entspringt auf dem sogenannten Bielhaupte, nicht fern vom Altvater-Berge im äußersten Hochgebirge gegen die mährische Gränze, richtet seinen wilden und stürmischen Lauf gegen die gewerbreiche Stadt Freywaldau, nimmt unterhalb derselben den von Ober- und Nieder-Lindewiese kommenden Stariz-Fluß, unter Niklasdorf den Elßniz-Bach auf, verläßt 1/4 Meile unter diesem Orte nach einem Laufe von beinahe 4 Meilen das österr. Gebiet, fließt bei den preuß. Städten Ziegenhals und Neisse vorbei und ergießt sich da in die Neisse. Zuweilen, besonders im Frühjahre beim Eisgange, wird die Bielau so reißend, daß sie alle Brücken aus dem Grunde reißt und die Passage durch 8, auch 14 Tage unterbricht. Außer dem Betriebe nicht weniger Mühlen, Brettsägen und anderer Industrialwerke dient sie und die Stariz nur noch zur Holzschwemmung aus dem Gebirge bis Niklasdorf (Ergänz. Tabelle zur Straffenk.; Ens III. 24, IV. 206; Helbritt in den österr. Lit. Bl. 1836 Nr. 70).

Aus dem Gesümpfe des verrufenen Moosebruches im Gesenke auf dem Gute Zuckmantl entspringt der Oppa-Fluß, unter dem Namen die scharze Oppa. Rückwärts des Geyersberges vereinigt sie sich mit der weißen Oppa, die aus einem tiefen Thale und zwischen sehr hohen Bergen gewaltig herab fluthet, zwischen Einsiedl und der gewerbfleißigen Stadt Würbenthal mit der Mittel-

Oppa, welcher der Altvater den Ursprung gibt. Etwa eine halbe Stunde unter der Stadt Jägerndorf nimmt die schwarze Oppa die Gold-Oppa auf, welche im Gebirge bei Herrmannstadt entspringt, in ihrem Laufe von nahe 3 Meilen nicht wenige Orte durchzieht und bei Tropplowitz, Geppersdorf, Schönwiese bis unterhalb Komeise die Landesgränze zwischen Oesterreich und Preußen bildet. Von diesem Vereinigungspunkte bezeichnet die nun zu einem ansehnlich starken Fluße angewachsene Oppa weiter die Gränze zwischen beiden Staaten bis Palhanez, durchfließt die Hauptstadt Troppau, bildet unterhalb derselben wieder die Landesgränze, durchströmt schöne Matten und Felder, nimmt oberhalb Komorau den Mohrafluß auf, tritt unterhalb Illeschowitz in das Fürstenthum Teschen und fällt unfern der schönbrunner Brücke, beinahe unter einem rechten Winkel, in die Oder. Vom Ursprunge bis gegen Jägerndorf hat die Oppa ein mit Steinen angefülltes Bett bei sehr niedrigen Ufern; erst bei Jägerndorf fließt sie in einem beständigen Rinnsaale concentrirt. Die Gold-Oppa, der Mohra-Fluß und eine Menge kleinerer Bäche, welche in die große Oppa einmünden, machen diese bei ihrem Eintritte in das Fürstenthum Teschen zu einem bedeutenden Fluße. Hier ist sie bei 5, bis zum Ursprunge 11$^1/_2$ Meilen lang. Im Ganzen bestehen bei 70 Mahlmühlen an derselben. An eine Floßbarmachung ist bei der Wandelbarkeit dieses Flußes, welcher in vielen ausschweifenden Krümmungen seinen Zug nimmt, bei mittlerem Stande zu wenig Wasser, viele Sandbänke und Untiefen hat, ohne unverhältnißmäßig großen Kosten nicht zu denken; auch tritt seine Bestimmung als Gränzscheide hindernd ein. Von Einsiedl bis Conau und von Carlsthal bis Jägerndorf wird er von den Gütern Zuckmantl, Freudenthal und Jägerndorf zum Holzschwemmen benützt. In der Nähe von Jägerndorf und bei Troppau sind Wasserergießungen nicht selten (Erg. Tab. z. Straßenk.; Ens III. 20 — 23; Heldritt in d. österr. Lit. Bl. 1836 Nr. 69. Bei der mährischen Baudirektion befindet sich eine Gränzkarte von 1792 über den Zug des Oppaflußes von Geppersdorf bis zur Oder).

Oberhalb des Dorfes Klein-Mohrau, nicht fern vom merkwürdigen Petersteine, im Gesenke entspringt im sogenannten Kessel die Mohra. Sie bezeichnet gleich von ihrem Ursprunge an die Gränze zwischen Mähren und Schlesien, stürzt schäumend bei Karlsdorf von einer breiten Berglehne in der Nähe des Peterssteines an dem sogenannten Hohenfalle in mehreren Absätzen über 100° herab, strömt durch Klein-Mohrau, wo sich 3 Drahthütten befinden, tritt zwischen diesem und Groß-Mohrau ganz in den olmützer Kreis über, fließt bei dem Marktflecken Friedland, bei Neurode, wo sie wieder zwischen Mähren und Schlesien die Gränze macht, unter dem Raubenberge, Mährens merkwürdigstem Berge, bei Spachendorf mit seiner großen Flachsspinnfabrik vorbei, hinter Hartau nach Schlesien, bei dem Städtchen Grätz mit seinem schönen Schloße und Parke vorbei und ergießt sich, nach einem Laufe von 9$^1/_2$ Meilen, unterhalb Gilschwitz in die Oppa. Der Mohra-Fluß ist nicht floßbar, wird aber, wie der sie unter Irmsdorf verstärkende Bach, mit sehr gutem Erfolge benützt, um Gußwerke,

Hämmer und Drahtzüge in die thätigste Bewegung zu setzen (Kneifel 2. T. 2. B. S. 159. Erg. Tab. z. Straffenk.; Wolny 5. B. XXII.; Ens III. 23; Heldritt in den österr. Lit. Bl. 1836 Nr. 69).

Die Ostrawitza entspringt in dem hohen Bergrücken der Karpathen-Kette unter dem zum mähr. Gute Hochwald gehörigen Berge Trojaczka, auch Sulow genannt, gerade da, wo die Gränze Ungarns, Mährens und Schlesiens zusammentrifft. Sie bildet vom Ursprunge bis zur Ausmündung die natürliche Gränze der letzten beiden Länder. Sie fließt nach Westen und führt durch eine Meile den Namen Czarna (die Schwarze), vereinigt sich alsdann mit dem im hochwälder Gebirge entspringenden Bache Biala (die Weiße) und bekommt, nach Norden fließend, bei Samtschanka den Namen Ostrawitza. Von da an wird sie durch die Gebirgsbäche Czerwik, Welky, Reczica und Mazoch, Kraczanka und Mradlawka vergrößert, nimmt unterhalb des Dorfes Ostrawitz den auf dem Berge Megurka entspringenden bedeutenden Bach Czeladna nächst Neudorf auf, lauft nun nördlich, bespühlt den Marktflecken Friedland mit den erzbischöflichen Eisenwerken, die industriereichen Städte Mistek, Friedek und M. Ostrau und ergießt sich nach einem Laufe von $7^3/_4$ Meilen hinter dem Dorfe Přiwoz unweit vom Dorfe Hruschau beinahe unter einem rechten Winkel in die Oder.

Die Ostrawitza liefert schöne Lachsforellen, Hechte, Karpfen u. a. Vom Ursprunge bis Althammer durch $2^1/_4$ Meilen fließt die Ostrawitza, durch mächtige Berge eingeengt, zwischen hohen und festen Ufern, von da bis zur Mündung zuweilen in mehreren Afterarmen zerstreut und oft so ungeregelt, daß sie fast bei jeder größeren Anschwellung oder bei einem Eisgange hier und da auf den Steinplätzen ihr Bett ganz oder zum Theile verschüttet und sich ein neues eröffnet. Die vorhandenen Karten zeigen, daß der Fluß in früherer Zeit einen ganz andern Lauf gehabt. Schon vor hundert Jahren verhandelte man über die Regulirung des so sehr verwahrlosten und für die Anreiner so schädlichen Flußtheiles von Friedek bis Ostrau; die Unvermögenheit der anreinenden Gemeinden hinderte die Ausführung. Nur die Straffenverwaltung bewirkte im Jahre 1821 mit etwas über 9000 fl. W. W. Kosten zum Schutze der hart bedrohten Straffe einen 224 Klafter langen Durchstich der Ostrawitza und einen mindern des bedeutenden Baches Luzina bei dessen Einmündung bei Polnisch-Ostrau. Die großen Güter Hochwald und Friedek benützen die Ostrawitza zur Schwemmung des Holzes für die Eisenwerke in Friedland und Baschka, wie den einmündenden Bach Morawka zur Flößung von Brennholz nach Friedek (Erg. Tab. z. Straffenk. Mähr. und Schles., Wolny I., XXXV. und S. 143, 373, Heinrich in den österr. Lit. Bl. 1845 S. 830).

Vom Berge Sulow bis zur jablunkauer Schanze machen die schlesischen Karpathen den Wassertheiler. Die Bäche Oleschna, Bolanna, Trszenna und Miloschowa auf der Südseite führen ihr Wasser der reißenden Waag in Ungarn, die Flüße Morawka, Skalka, Gelitow und die polypenartige Lomna der Oelsa mit ihrem schönen Thale und durch diese der Oder zu.

Die Oelsa (Elsa) entspringt auf den Beskiden aus mehreren Quellen, von welchen 1 auf dem Berge Rzuwka, 3 auf dem Zuprom, 5 auf der Gonczarka, 6 auf dem Skala sind, die sich alle unweit des Salasch (der Sennhütte) Stioczek vereigen und wozu noch ein namenloser Bach vom Berge Trojaczka (im ehemaligen teschner Kreise) kommt. Dieser ist deßhalb äußerst merkwürdig, weil die hier entspringenden Quellen drei Ländern und zwei Meeren zueilen, nämlich die Czabeczka nach Ungarn und ins schwarze Meer, die Kamesnitza mittelst der Sola und Weichsel, dann eine Quelle der Oelsa (Rostoka) mit der Oder in die Ostsee.

Von der Vereinigung zieht die Oelsa in einem langen, engen Thale in einem felsigen Rinnsaale, auf einer Strecke von 2¼ Meile die Richtung von Osten nach Westen beibehaltend, an den Dörfern Istebna, Bukowetz und Piosek vorüber, gegen die Stadt Jablunkau, nimmt in ihrer Nähe den aus den Bergschluchten der Karpathen herausströmenden Lomna-Bach auf, zieht sodann nordwestlich durch die Städte Teschen und Freystadt, macht von Zawada an durch 1¾ Meilen die Gränze zwischen Oesterr. und Preuß. Schlesien und mündet unterhalb Kopitau, nach einem Laufe von 10 Meilen, in die Oder. Die vielen Krümmungen, der theilweise Mangel an Ufern, der Wechsel des Bettes geben der Oelsa eine äußerst ungünstige Beschaffenheit. Wenn gleich die Oelsa, besonders durch die Aufnahme so vieler Bäche von Teschen an, ein sehr bedeutendes Wasser hat, so kann doch wegen des starken Gefälles, der unregelmäßigen Einmündung mehrerer Wildbäche, der bestehenden hohen Mühlwehren und der Unerheblichkeit der Landeserzeugnisse an eine Floßfahrt nicht wohl gedacht werden.

Die teschner Kammer benützt aber zur leichteren Fortschaffung des Brennholzes nach Teschen die Lomna und Oelsa. Es werden jährlich über 15.000 Klafter geflößt (Die Klafter harten Holzes kostete auf dem Holzplatze vor 30 Jahren 3 fl. 12 kr., das weiche 2 fl. C. M.). Tausende von Stämmen gehen als Bauholz auf den Flüßen Skalita, Czacza, Waag und Donau nach Ungarn bis Pesth und noch weiter. Die Oelsa setzt auch bei 8 Brettsägen und über 18 Mahlmühlen in Betrieb (Erg. Tab. z. Strassenk. v. Mähren und Schlesien; Heinrich in den österr. Lit. Bl. 1845 S. 830 und in den vaterl. Bl. 1819 Nr. 32 und 33).

In die Oelsa ergießt sich der auf dem Berge Kolarcz entspringende, reißende Steina-Fluß, welcher bei trockener Jahreszeit einem unbedeutendem Bache gleicht, während seine tobenden Fluthen zur Zeit der Anschwellung centnerschwere Steine mit sich fortreißen. Bei Nieder-Trzanowitz wurde im Jahre 1815 über diesen Fluß eine Brücke aus Quadersteinen mit 40.000 fl. Kosten gebaut (vaterl. Bl. 1819 S. 122).

Das 3. Flußgebiet in Mähren und Schlesien bildet die, zwar nicht hier, wohl aber in der Folge so mächtige, über 100 Meilen lange und schon bei Krakau schiffbare Weichel (polnisch Wisla). Sie hat drei Hauptquellen oder

Arme, von denen der eine seinen Ursprung auf dem sumpfigen Berge Groß-Barania unter dem Namen Czarna (die Schwarze), der andere Biala (die Weiße) auf dem Berge Magurczany, und der dritte Malinka (die Kleine) auf dem Berge Malinow den Ursprung hat. Die Czarna nimmt am rechten Ufer die Biala auf und bald vereinigt sich am Fuße des Berges Czinkow mit ihnen die Malinka und der Fluß heißt von hier an: Weichsel.

Der Wasserfall am Försterhause, vor 50 Jahren noch 24 — 30 Fuß hoch, hat sich durch Auswaschungen und Fortreißen des Sandsteins auf 12 — 14 Schuh Höhe vermindert.

Das Gefäll des Flußes ist sehr bedeutend, aber auch sehr verschieden, nämlich von der Quelle bis zu Vereinigung der drei Arme auf 4600 Klafter Länge 265° 1′, von da bis Skotschau auf 11.400 Klft. 63° 1′ 3″, von Skotschau bis Schwarzwasser auf 7250 Klft. 22° 2′ 7″, und bis zur Einmündung der Biala auf 10.550 Klft. 7° 0′ 10″. Der Unterschied von 4″ Gefäll pr. Klafter beim Ursprunge bis auf kaum 1/2 Linie in der Strecke von Schwarzwasser bis zur Einmündung der Biala rührt von den unzähligen Serpentinen in der letzteren Strecke. Die Weichsel berührt in dem großen Dorfe Weichsel (mit nahe an 5000 Bewohnern) den ersten Ort, setzt in dem industriereichen Dorfe Ustron viele Werke in Bewegung, überfluthet in dem bei Hermanitz schon 4000 Schritte breiten Thale öfter die Umgegend, nimmt vor der Stadt Skotschau (wo die Brücke früher eine Länge von 157 Klft. hatte) links den Bach Blatnitza, welcher auf der den Wassertheiler der Oder und Weichsel bildenden Anhöhe bei Golleschau und theils am Berge Chelm entspringt und rechts Oberhalb Skotschau die Brenniza auf, die auf den Brennergebirgen entspringt und in dem 2 Meilen langen herrlichen Brennathale durch unzählige Gebirgswässer vergrößert wird. Ober Skotschau tritt der rechte, bei Ochab der linke Thalrand ganz zurück. Bei Drahomischl ist das Bett gewöhnlich nicht über 15 Klafter breit und der Fluß 3 — 3 1/2 Schuh tief. Nun wird die Weichsel immer mächtiger, indem sie mehrere beträchtliche Bäche aufnimmt, wie 1) bei der Stadt Schwarzwasser den, am Berge Chelm und auf den obgrozoner Anhöhen, der Scheidewand zwischen dem Oder- und Weichselgebiethe, entspringenden Bach Kneika von 2 1/4 Meilen Länge, 2) 3/4 Stunden unter Zabrzeg den großen, fast 3 Meilen langen Bach Illownitza, welcher sich aus dem Zusammenflusse des ernsdorfer und heinzendorfer Baches (Jasnica) bildet, die auf dem gleichnamigen Hochgebirge entspringen, und 3) den Biala-Fluß, welcher die Gränze zwischen Schlesien und Galizien bildet. Dieser entspringt in den bielitzer Gebirgen aus zwei sehr wasserreichen Quellen an der äußersten Gränze Schlesiens auf der Ostseite des Berges Skalka (Magura) und Klingoschak unweit des Dorfes Bystray, nimmt auf seinem nördlichen Zuge mehrere unbedeutende Bäche auf, trennt dann die Städte Bielitz und Biala und ergießt sich nach einem Laufe von 3 5/8 Meilen zwischen den Dörfern Dziebitz und Kaniow in die Weichsel. Als Gebirgsbach schwillt er bei Regen und Thauwetter an, wird reißend und

verheerend; bei Mittelwasser beträgt seine Breite in den genannten Orten, deren bedeutender Industrie er sehr förderlich ist, 12 — 13 Klafter (Tabellen zur m. s. und galiz. Straffenkarte).

Die Weichsel durchzieht den ehemaligen teschner Kreis von Südost nach Norden bis Schwarzwasser und macht von hier bis zum Austritte aus k. k. Schlesien nach Galizien die Landesgränze gegen Preuß. Schlesien, hat vom Ursprunge bis zum Austrittspunkte eine Länge von $8^3/_8$ geogr. Meilen. Vom Urspunge bis zur Kirche in Weichsel ($1^7/_8$ M.) hat der Fluß ein felsiges Bett und hohe Ufer, von da bis gegen Drahomischl (3 M.) fast keine Ufer, einen sehr ungeregelten Lauf, verschüttet fast bei jeder Ueberschwemmung sein altes und bricht sich in den oft über 100 Klafter breiten Stein- und Schotterplätzen ein neues. Von Drahomischl bis zum Austritte ist die Weichsel zwar mit hohen Ufern versehen, läuft aber in unzähligen Krümmungen, die bei größerem Wasserstande Rückstauungen und Ueberschwemmungen der ganzen ebenen Gegend bei Schwarzwasser bis Dziebitz verursachen. Zwischen dem Dorfe Weichsel und Drahomischl könnte ein Terrain von mehr als 900 Jochen und von Schwarzwasser bis zum Einfluße der Biala eine Area von mehr als $1^1/_2$ Meile für die Cultur gewonnen werden, wenn sich die k. preuß. Regierung einverstehen wollte (was bisher durch mehrere abgehaltene Kommissionen nicht erzielt werden konnte), Durchstiche an den Serpentinen der Weichsel gemeinschaftlich auszuführen.

Die Weichsel wird nur zum Schwemmen und Flößen des Holzes nach Ustron, wie die Brenniza zu jenem nach Skotschau, vortheilhaft benützt (Kneisel 2. T. 1. B. S. 86 — 88; österr. Archiv 1831 [die Flüße Galiziens] Nr. 56, 60; Straffenkarte Mährens und Schlesiens, Heinrich's Beschreibung in den Mittheilungen 1833 S. 53 und österr. Lit. Bl. 1845 S. 828; Heldritt in der österr. Lit. Bl. 1836 Nr. 69; die Quellgebiete der Weichsel und Oder von Julius Krebs, Ausland 1842 Nr. 193 — 197).

II. Abschnitt.

Die Fluß-Schifffahrt und die Fluß-Regulirungen in Mähren und Schlesien.

A. Die Schifffahrt.

Schlesien, Kärnthen und Steyermark sind die einzigen Länder des österr. Staates, welche keine Schifffahrt besitzen, Mähren aber ist das letzte unter den österr. Ländern, welche eine Flußschifffahrt haben. Von den 1.136 Meilen schiffbarer Längen auf den österr. Flüßen und Canälen (Wasserstrassen) entfal-

len auf Mähren (wie Dalmatien) nur 5 Meilen und zwar von der March, während Böhmen 56, Galizien 148, Oesterreich unter der Ens 44, Ungarn 243 u. s. w. aufweisen können (Mittheilungen aus dem Gebiete der Statistik, 7. H. S. 121 — 8).

Nach der Beschreibung der Straſſen, dann schiff- und floßbaren Flüße, welche die mähr. Baudirektion der Generalbaudirektion für das Jahr 1850 vorgelegt hat (Nr. 1439 von 1851) sind von den Flüßen Mährens nur die March und ihr Nebenfluß Beczwa als Wasserstrasse verwendbar. Der letztere ist von Wsetin bis zur Einmündung in die March, $^3/_4$ Meilen unter Tobitschau, durch ungefähr 14 Meilen und von da ist die March bis Göding durch $14^{2400}/_{4000}$ Meilen floßbar, weiterhin aber in Mähren bis an die österr. ungar. Gränze durch $4^{2450}/_{4000}$ M. und überhaupt von Göding bis zur Einmündung in die Donau bei Theben in einer Länge von 17 Meilen schiffbar. Die Floßfahrt ist jedoch nur zur Zeit der hohen Wasserstände, wenn an den vielen in beide Flüsse eingebauten Wehren*) das Ober- und Unterwasser sich ausgeglichen haben, daher hauptsächlich im Frühjahre möglich und es wird mittelst derselben die untere holzarme Marchgegend aus den Gebirgswaldungen mit Bau-, Schnitt- und Brennholz auf die billigste Weise versorgt. (Vor 3 Jahrzehenten nahm man an, daß jährlich bei 300 Flöße aus der Beczwa in die March gelangen und, ehe sie Göding erreichen, an Mann gebracht werden, dann 150, welche nach Göging kommen.) Mindere Wichtigkeit hat die Schifffahrt von Göding abwärts, mittelst welcher hauptsächlich Braunkohle, Schnittholz und Tabak (in die gödinger Fabrik) in Schiffen verführt werden, welche meistens 5 — 6 Klafter lang, $1^1/_2$ — 2 Klafter breit, 18 Zoll tief und mit flachem Boden versehen sind. An der mähr. Seite bestehen in der Länge von $4^{2450}/_{4000}$ Meilen sogenannte Treppelwege, welche in einer Breite von 3 Klft. Behufs der Schifffahrt stromaufwärts im rechten Ufer eingehauen sind und erhalten werden. (Nähere Nachweisungen über die Floß- und Schifffahrt auf der Beczwa und March geben die Erg. Tab. zur Straſſenkarte Mährens und Schlesiens vom Jahre 1826.) Weder an der Beczwa, noch an der March in Mähren bestehen Wasserbauten zur

*) An der March sind Wehren bei Kremsier, von 36 Klft., bei Kwassitz, Napagedl, Nedakonitz, Ostrau, Wessely, Straßnitz, Rohatetz, diese 7 von 20 — 30 Klft., und bei Göding von 26° 8' Länge. An der rożnauer Beczwa, vom Ursprunge an der nördlichen Lehne des Berges Wisoka über Rożnau bis zur Einmündung in die wsetiner Beczwa unterhalb Walachisch-Meseritsch von $5^1/_2$ Meilen Länge befinden sich 22 sehr unregelmäßige und schlecht gebaute Reißwehren, an der wsetiner Beczwa, vom Ursprunge an der südlichen Lehne des genannten Berges bis zur Vereinigung, von ungefähr 8 Meilen Länge, 14 Wehren, an der vereinten Beczwa bis zur Einmündung in die March unterhalb Tobitschau von $11^1/_4$ Meilen Länge, 3 Wehren, nämlich bei Studenka, Weißkirchen (von 50 Klft. Länge) und Traubek. Von Tobitschau besteht ein 2. Arm der Beczwa, welcher sich bei Kremsier in die March ergießt, von $5^1/_2$ Meilen Länge und mit 1 Wehre bei Chropin.

Sicherung der Schiff- oder Floßfahrt; in Oesterreich befinden sich an der March Schutzbauten in der Länge von 1134 Klaftern. Die Fluß-Polizeivorschrift für den obern und untern Theil der March (ober- und unterhalb Göding) und die einmündenden Flüsse vom Jahre 1825 (Prov. Ges. Slg. S. 153 ff) hat auch in Mähren nie eine besondere Wirksamkeit gezeigt*).

Schifffahrts-Canäle gibt es in Mähren nicht. Die Schifffahrt macht in Mähren dem Aerar keine und auch die Erhaltung der Landesgränzen nur sehr geringe Auslagen.

Die Gränzflüsse Gold-Oppa, schwarze Oppa, Olsa, Weichsel und Oder scheiden Mähren und Schlesien in der gesammten Längen-Ausdehnung von $16^1/_2$ Meilen von Preußen. So weit sie die Reichsgränze bilden, werden ihre Ufer aus dem Reichsschatze erhalten. Die Herstellungen, welche an diesen Flüssen im Concurrenzwege während der 4 Jahre 1850 — 1853 aus-

*) Zur Zeit, als die neuen Polizeivorschriften für die March erschienen, tauchte auch die Frage über die Einführung von Wassermäuten auf der March auf. Nach den hierüber gepflogenen Verhandlungen (Gubern. Nr. 25822 vom Jahre 1827) war damal die March innerhalb Mähren nur in der Strecke von Göding bis Hohenau (etwa die Hälfte der österr. Flußstrecke von Hohenau bis Theben, somit bei 4 Meilen ungefähr) schiffbar, nur zeitweilig, nämlich bei höherem Wasserstande, und nur mit leichten Schiffen und halber Ladung zu befahren. An vielen Orten war der Fluß sehr seicht, voll Sandbänken, mit häufigen Krümmungen, die Holzklötze im Strombette hätten nur mit bedeutenden Kosten und großer Mühe weggeräumt werden können. Die Befahrung stromaufwärts geschah aber nicht einmal mittelst der Pferdezüge, sondern durch Stauchung äußerst mühsam. „Diese Strecke (hieß es in den Aeußerungen der Lokalbehörden) befahren in nassen Jahren 40 — 50, in trockenen gar nur 10 Schiffe, welche überdieß nur leer oder mit geringfügigen Gegenständen beladen stromabwärts zurückkehren. Sie bringen stromaufwärts Tabak und Salz in die gödinger Tabak-Fabrik, manchmal auch Salz für Sassin und Holitsch, landen in Broczka oder Koptschan, müssen da bei geringem Wasserstande die halbe Ladung auf andere Schiffe bringen, um nach Göding kommen zu können, weil die March zwischen Koptschan und Göding so versandet ist, daß die Schiffe fast immer von den Schiffsleuten über die Sand-Insel gehoben und gestaucht werden müssen. Die größten Fahrzeuge, welche die March in dieser Gegend bei großem Wasserstande trägt, sind sogenannte Siebnerinnen, Sechserinnen, wovon erstere 700 Centner fassen und mit 9 Mann bemannt sind, und letztere 600 Ctr. laden können und mit 7 Mann bemannt sind. Bei den vielen Hindernissen aber, welche die Versandung und Verunreinigung des Flußbettes, von Draisnig aufwärts, der Schifffahrt in den Weg legt, können die Schiffe nie ganz beladen werden, und brauchen dessenungeachtet oft 5 und mehr Tage, um von Haimburg bis Koptschan zu fahren, wo sie erst, wenn sie nach Göding bestimmt sind, überladen werden müssen.

Nach den Erhebungen der österr. Behörden soll die geregelte tiefere Strecke von Hohenau über Angern bis Theben jährlich 1100 bis 1200 Fahrzeuge tragen."

Es wurde sich gegen die Einführung der Wassermäute ausgesprochen, weil fast nichts zur Hinwegräumung der Hindernisse der Schifffahrt geschehen sei; und es unterblieb auch die Einführung.

geführt wurden, belaufen sich aber zusammen mit Rücksicht auf die Gränzstrecken für den Staat nur auf 5.346 fl. Diese geringfügige Ausgabe in Mähren und Schlesien verschwindet gegen die Summe von 13.362.506 fl., welche der österr. Staat in diesen 4 Jahren für Wasserbauten ausgegeben hat; kein anderes österr. Land hat bisher so wenige Anforderungen an den Staatsschatz gestellt, auch wenn erwogen wird, daß die schiffbare Erhaltung der March von Göding bis zu ihrer Ausmündung in die Donau bei Theben der n. österr. Baudirektion übertragen ist und daher auf Rechnung von Oesterreich unter der Ens geht (Mittheilungen aus dem Gebiete der Statistik 7. H. S. 47, 52, 55, 91). Deshalb schuf man auch erst im Jahre 1830 einen eigenen Wasserbaufond in Mähren und Schlesien, als die a. h. Entschließung vom 30. Oktober 1830 (Gubcirc. 24. November 1830 Z. 41050, Prov. Ges. Slg. S. 247) und das Hofkanzleidekret vom 22. Sept. 1831 Z. 11514 (eb. S. 281) Grundsätze über das Verfahren bei Wasserbauten und der Bedeckung des dazu erforderlichen Aufwandes vorzeichneten, welche jedoch in der Ausführung mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen haben.

Sehr erwünscht und nöthig wäre übrigens auch die Reglung des Wasserrechtes, nämlich der Benützung der öffentlichen Wässer zu landwirthschaftlichen und industriellen Zwecken, welche sich in Italien u. a. so gedeihlich zeigt. Die Wasserordnung bildete bekanntlich einen Gegenstand des landwirthschaftlichen Congresses zu Wien im Jahre 1849 (Mittheil. 1849 Nr. 14).

Die Gewässer Mährens und Schlesiens, besonders diejenigen, welche Fabriksorte bespülen, wie Brünn, Iglau, Troppau, Bielitz, Neutitschein u. a., dienen zwar vielfältig zur Förderung industrieller Unternehmungen und setzen namentlich den größten Theil der 3117 Mahlmühlen, welche 1841 in beiden Ländern bestanden, in Bewegung*); allein wir sind noch ziemlich fern von einer geregelten und nicht weiter gehenden Benützung der Wasserkraft und des Wassersegens und selbst die vordem so wichtig gewesene Holzflößerei hat guten Theiles, in der westlichen Hälfte Mährens fast ganz aufgehört, da die Waldbesitzer ihre schlagbaren Bestände vortheilhafter auf dem Stamme verkaufen. Im brünner Handelskammer-Bezirke werden jetzt nur noch auf der Taya und der Schelletau Holzflößungen, jedoch auch nur in untergeordneter Bedeutung, betrieben.

Eine bessere Benützung der großen Landesflüsse, ihre Schiffbarmachung und Verbindung, hat wohl Jahrhunderte lang die Geister bewegt und die hierauf gerichtete Idee ist immer wieder von Neuem aufgetaucht; allein es fehlte stets an der Geld- und Willenskraft und nun wird diese Frage wohl für immer aufgegeben sein, seitdem die Eisenschienen diese Verbindung bewirkt haben.

---

*) An der Schwarza liegen 194, Zwittawa 78, Iglawa 170, Oslawa 61, Taya und Schelletau 166.

So alt übrigens auch diese Idee ist, gehört sie gleichwohl nur der neueren Zeit an; denn vordem, schon vor mehr als einem halben Jahrtausende, diente der Hauptfluß des Landes, die March, einer der Hauptrichtungen des europäischen Binnen-Großhandels, nämlich dem Waarenzuge zwischen dem Norden und Süden, wirklich als Wasserstrasse. Die Hansa-Städte an der Ostsee, Oder, Weichsel und im skandinavischen Norden führten ihre heimischen und niederländische Kunsterzeugnisse nach Wien und Ofen und tauschten sie gegen südliche um. Die Strasse lief von Thorn über Wladislaw an der Weichsel, Gnesen, Posen, Breslau, Benisch, Troppau und Jablunka nach Trentschin an der Waag in Ungarn, wo auch die großen Handelsstrassen aus Polen über Krakau und aus Rußland, namentlich aus dem großen Stappelorte Kiow, vermuthlich über Lemberg, mündeten.

Von Trentschin aus gingen die Waaren auf den Waag- und Donauschiffen nach den Hauptumsatzplätzen von Wien und Ofen. Die Rückfracht geschah auf der March bis Olmütz, von da auf der Achse über Troppau nach Ratibor, wo die Oderschiffe die Weiterbeförderung vermittelten (Hüllmann's Städtewesen I. 185, 342; Klose, Gesch. v. Breslau, II. 2. Ab. S. 353; Ens II. 9). Später gestalteten sich die Verhältnisse der March-Beschiffung ungünstiger und schon vor mehreren Jahrhunderten traten Hindernisse ein, welche im Verlaufe der Zeit immer mehr zunahmen. Nach dem Landtagsschlusse vom Jahre 1542 soll jede Obrigkeit, welche Wehren am Marchflusse hat, bei 100 Schock Groschen Strafe dafür sorgen, daß bei großem Wasser geflößt werden könne und der Landtag von 1579 übertrug die Untersuchung wegen Schiffbarmachung der March und der Taya einer eigenen Commission (Lusche's Notizen S. 112, 125; stand. Pamatkenbuch III. S. 196).

Nach dem dreißigjährigen Kriege kam nicht nur die Schiffbarmachung der March bis Olmütz, sondern ein noch weit aussehenderes Projekt, nämlich deren Vereinigung mit der Oder zur Sprache. Der Churfüst von Brandenburg brachte dieselbe zum Nutzen des Handels bei Kaiser Ferdinand III. in Anregung. Die mähr. Stände erfaßten die große Idee und beschlossen die Art ihrer Ausführung beziehungsweise „die Schiffreichmachung deß Flusses die Markh“ durch Wasserbaukundige ermitteln zu lassen (Landtagsschluß 1653). Die Akten, Pläne und Gutachten wurden auch an die böhm. Hofkanzlei eingesendet; allein die Sache hatte, obwohl die mähr. Stände über den Mangel an schiffbaren Flüssen und anderer Hilfsmittel des Handels klagten (1659), keinen Erfolg und zwar auch deßhalb, weil neue Kriege ausbrachen. Diese waren zum Theile auch die Ursache der Erfolglosigkeit der späteren Bemühungen des Churfürsten von Brandenburg bei dem Kaiser Leopold (1672, Moravetz hist. Mor. III. 289, 301, Vogemonte p. 49).

Noch eifriger als Philibert betrieb der Ingenieur Lothar von Vogemonte (Lotharius á Vogeso Monte) die Vereinigung und Schiffbarmachung der Hauptflüsse Deutschlands und namentlich der March. Er legte sein auf Er-

fahrung und Lokalkenntniß gestütztes Projekt der **Vereinigung der Donau mit der Oder, Weichsel und Elbe** durch einen schiffbaren **Canal** dem Publikum vor*). Nach demselben sollte die Donau durch die March und Beczwa mit der Oder, welche von dieser durch eine kaum 2 Meilen breite Ebene bei Alt-titschein getrennt ist, dann durch die von Oderberg aus schiffbare Oder mittelst der Olsa in einer Entfernung von nur 3 — 4 Meilen mit der Weichsel gegen Oswiecim, endlich durch die March und die kleinen Flüsse Chrudim, Werlitz und Orlitz (Adler) mit der nicht weit von Königgratz schiffbaren Elbe durch die Natur oder lebendes Wasser (nicht Schleussen) verbunden werden, indem Vogemonte diese Flüsse in die March und die letztere bei Tobitschau in die Beczwa und Oder geleitet haben wollte. Auf diese Art könnte man, sagt derselbe, von der Donau bei Presburg nach Hamburg, Stettin und Danzig in 8 Tagen schiffen und die ungarischen, croatischen, österr. und tiroler Weine und anderen Früchte dieser Gegenden dem Norden leicht zuführen, dagegen aus dem deutschen und baltischen Meere die den Erbländern nöthigen Erzeugnisse der heißen und indischen Gegenden beziehen. Es könnte aber auch bloß aus den Einkünften dieses Canals die weitere **Verbindung der Donau mit der Theiß und Drau, ja mit der Save und dem adriatischen Meere** bewirkt werden.

---

*) Dissertatio de utilitate, possibilitate et modo conjunctionis Danubii cum Odera, Vistula et Albi fluviis per canalem navigabilem, Authore Lothario á Vogeso Monte, Viennae 1700, 12. gewidmet dem kais. Vicekanzler Dominik Andreas Grafen von **Kaunitz**, unter dessen Schutz die erste Anregung dieser Sache geschah. Noch dasselbe Jahr wurde das Werkchen ins Deutsche, 9 Jahre später ins Italienische übersetzt in: Lotharii Vogemonte trattato intorno allo stabilimento del commercio, che introdursi potrebbe nella Germania rendendo navigabili i fiumi di essa etc. Viennae 1709, 8. Er sagt darin Folgendes: „Und was die Vereinigung der Donau mit der Oder betrifft, muß ich versichern, daß es durch die March am leichtesten geschehen könne; wir haben darüber die schönsten Plane, und haben auch schon den unteren Theil davon untersucht. Vielleicht würde schon die Schifffahrt auf der March, und die Vereinigung der Oder mit der Donau zu Stande gekommen sein, wenn uns daran die beständigen Kriege nicht verhindert hätten. Es ist also ausgemacht, daß die March ein solcher Fluß ist, den man am leichtesten schiffbar machen kann, der im Stande ist, Lasten von 700 — 800 Ctr. zu tragen. Einige Mitglieder des ollmützer Magistrats haben mir berichtet: daß sie allen Fleißes bis zum Ausfluße der Beczwa in die March auf einem kleinen Kahne gefahren sind, um die Tiefe des Wassers zu untersuchen, sie fanden aber, daß der Fluß bei der größten Hitze und Trockenheit dennoch überall über 3 Schuh hohes Wasser hatte. Da uns nun die Erfahrung lehret, daß man zu Lasten von 700 Centnern nur dritthalb Schuh bedürfe, so läßt sich also sicher schließen, daß die March Lasten von tausend und mehr Centnern (zu allen Jahreszeiten) tragen könne, und das um so wahrscheinlicher noch, da sie ein fettes und schweres Wasser ist, und was noch das Merkwürdigste ist, daß sie überall sanft und über ein ebenes bewegliches Land ohne Klippen und Felsen hinfließe." S. auch Stredowsky sacra Mor. hist. p. 3.

Daß diese, die nordischen Gewässer mit dem Mittelmeere verbindende Wasserstrasse dem österr. Staate, dem Brennpunkte von Europa und der Kornkammer der Welt, unabsehbaren Nutzen gebracht hätte, leuchtet ein; daß dieser Plan, nach dem, was England, Dänemark, Holland, Preußen, Rußland, Frankreich gethan haben, ausführbar gewesen wäre, unterliegt wohl keinem Zweifel. Die Verhältnisse des Staates waren jedoch viel zu ungünstig, als daß es zur Ausführung gekommen wäre. Es war unsern Tagen vorbehalten, die Wasser- durch eine Eisenstrasse zu ersetzen.

Die theilweise Ausführung der großartigen Idee ging aber nicht verloren, tauchte vielmehr immer wieder von neuem auf.

Schon im Jahre 1717 bewies der olmützer Rathsherr Johann Christoph Dimbter dem, für die Emporbringung des Handels so thätigen Kaiser Carl VI., daß die March, nach Hinwegräumung der Hindernisse, von Olmütz bis Theben an die Donau schiffbar gemacht und dies mit den Kosten bewirkt werden könnte, welche für die Zufuhr des Salzes in das Land ausgegeben werden. Der nikolsburger Jude Salomon Beer beutete den Antrag aus und erlangte, gegen die Anbietung von 100.000 fl. Entschädigungs-Caution, 1719 von der Hofkammer die Bewilligung, durch 6 Jahre das kais. Salz nach Mähren und Schlesien zu verführen und die March von Theben bis Napagedl schiffbar zu machen. Der Kaiser ließ sie von den Kreishauptleuten zu Brünn und Hradisch, dann Dimbter untersuchen und sich Vorschläge zu ihrer Verbesserung vorlegen. Denselben lag zu Grunde die „Mappa des March-Fluß (von Olmütz bis in die Donau), wie solcher in die Donau laufft, und wie die so großen Nuzen bringende Schiffarth durch den Fluß Beczwa vermöge eines Canals oder Durchschnitts in die Oder gebracht wird, dadurch die Schiffarth und Handelschaft vom teutschen bis ins schwarze Meer eingericht werden. Norbert Wenzl von Linck, Obristwachtmeister bei der Kayserlichen Guarnison der Granitz-Festung und Königl. Stadt Hradisch hat mit der Kayserlichen hochlöblichen Commission im August 1719 den March-Fluß visitirt und diese Mappam delinirt."*) Nach dieser Karte sollte der Canal-Durchschnitt aus der Beczwa in der Nähe von Chorin bei Kamenz vorbei gegen Olmendorf in die Oder nur auf eine deutsche Meile Länge geführt werden.

Allein die Sache ruhte und auch Beer sah mehr auf seinen Vortheil als die Schiffbarmachung. Linck verklagte ihn zwar bei dem Kaiser, beantragte die Ausdehnung dieses Unternehmens bis Olmütz und erwirkte von diesem seine Bestellung als Schifffahrts-Inspektor, wie den Auftrag an das Gubernium (1720),

*) Diese Karte von 2 Regal-Bogen befindet sich, in einer Copie aus dem Atlas Germanicus Geo — Hydro — Choro — Topo — Ichnographicus, in der Karten-Sammlung des Franzens-Museums in Brünn. Noch mehrere hierher gehörige Piecen kommen im ungr. Atlas vor.



die Schiffbarmachung der March durch Beer eifrig zu überwachen, dann den olmützer Stadtrath zur Räumung der March zwischen Napagedl und Olmütz aufzufordern. Auch verlangte der Kaiser neuerlich ein Gutachten von Dimbter, welcher im Namen des olmützer Stadtrathes die Bitte um die Schiffbarmachung der March von Olmütz bis Theben und Beseitigung der Hindernisse zwischen Olmütz und Napagedl wiederholte (1721). Der Kaiser hieß zwar die Vorschläge Linck's und Dimbters gut und empfahl nachdrücklich dem Gubernium die Sache (21. September 1722). Allein sie kam keineswegs zur Ausführung (Moravetz III. 329, patriot. Tagebl. 1803 S. 949), obwohl noch später darüber verhandelt wurde. Denn mit derselben stehen ohne Zweifel zum Theile in Verbindung die March-Aufnahmen von Alto-Monte, Wieland und Kraupal*).

Auch Beer kamm seinen Verpflichtungen nicht nach. Selbst das Gubernium klagte (1722), daß er die übernommene Schiffbarmachung der March schlecht betreibe, weder die Schleußen in brauchbaren Stand setze und die rohatezer völlig zu Grunde gehen lasse, noch das Flußbett gehörig ausräume, weder den Hufschlag ordentlich einrichte, noch die Arbeitsleute bezahle, bei den Salztransporten Unterschleife mit andern Sachen treibe u. s. w.

Beer's Unternehmen blieb ohne Frucht; die nachgefolgten Kriege (1741 — 1763) ließen an die Wieder-Aufnahme nicht denken. Es verschlimmerten sich vielmehr die Flußverhältnisse in späterer Zeit so sehr, das die Klagen wegen der Ueberschwemmungen immer dringender wurden. Eine Vorstellung der Bankal-Behörde über die schlechten Wege bei Hradisch veranlaßte (1771) eine gründliche Erhebung ihrer Ursachen und der Mittel ihrer Beseitigung, wie der Schiffbarmachung der March.

Der hradischer Kreishauptmann Franz Freiherr von Waffenberg rechtfertigte nämlich die schlechten Wege mit den March-Ueberschwemmungen. Seit 1769 werde das Marchthal des Jahres 10 — 11mal überschwemmt, manche Ergießungen hätten 6 — 7 Wochen gebauert; das Land, sonst durch kleine und kurz dauernde Ueberschwemmungen gleichsam gedüngt, werde nun ausgesäuert und unnützbar gemacht. Die an der March liegenden Orte hätten durch drei Jahre schon ihr Heu gänzlich verloren. Bei Hradisch sei die Communikation oft 2 — 3 Wochen ganz für Fahrten gehemmt, die Commerzialwege lange unfahrbar.

---

*) Chorographische Delineation des Marchstroms von Napagedl bis unterhalb der Rohatezer Brücke und von da (Gränze Mährens) bis zum Ausfluße in die Donau, wie solche unter der Commission des kais. Hofkammerrathes Anton Grafen von Thurn durch Joseph Wieland Ingenieur 1723 aufgenommen worden (in der Gub. Registr.).

Der Ingenieur Altomonte verfertigte 1723 die Mappe über den Marchfluß um 40 fl. (Archiv f. österr. Gesch. 1850 II. B. S. 709).

Ichnographie über den Marchfluß von der Festung Hradisch bis unterhalb Nedakonitz, von Johann Kraupal, Landesingenieur in Mähren, 1741, auf Regal-Folio.

Er trug auf Cassirung der Marchmühlen an, die ohnedieß in 15 — 20 Jahren nicht mehr mahlen dürften, wenn sie nicht erhöht werden, da der Fluß sich immer mehr verschlemme und verflache.

Das Gubernium stellte (29. Juli 1771) diese Umstände der Monarchin vor und fügte hinzu, das Wasser bringe in Hradisch und in viele Häuser ein. Nur wegen der an den Wohnungen in Hradisch entdeckten unerträglichen Feuchtigkeit sei das sämmtliche Militär von da abgezogen worden (im preuß. Kriege war es ein Hauptdepositorium). Das Gubernium trug auf eine commissionelle Erhebung der Ursachen dieser Ueberschwemmungen und der Abhilfsmittel an. Nach dem Hofdekrete vom 24. August 1771 wurde auch eine, aus den Gubernialräthen Freiherren von Locella und von Friedenthal bestandene Commission abgeordnet und der Oberste von Brequin zur technischen Erhebung und Leitung bestimmt.

Die Commission begann am 2. Juli 1772 ihre Verhandlungen. Es wurde erhoben, daß in früherer Zeit keine oder doch unbedeutende Ueberschwemmungen Statt hatten, seit ungefähr 15 Jahren aber solche sich wiederholten, daß die Herrschaften Ostrau, Wessely und Straßnitz auch bei mittlerem Wasser durch die Ergießungen und das wochenlange Zurückbleiben des Austrittswassers auf den Gründen außerordentlichen und wirklich unerträglichen Schaden leiden (öfter konnte man von Straßnitz nach Göding zu Wasser kommen, die rohatetzer Wiesen waren schon in Sumpfland verwandelt). An diesen Ergießungen hätten Schuld: 1) die große Schwellung des Wassers zum besseren Betriebe der großen Mühle in Göding und der Neumühle (in Ungarn), dann zur Bewässerung des großen Teiches Nimmersatt und beträchtlicher Fischbehälter, sofort auch 2) die dadurch nöthig gewordene Erhöhung der obern Wehren, welche durch den Mangel eines Dammes an den Mühlen, mit Ausnahme der ostrauer oder nebakonitzer Mühle, möglich werde, 3) die vor 30, 40 und 50 Jahren geschehene Cassirung der Schleußen bei Rohatetz, Wessely und Ostrau, so wie jener bei der Neumühle, 4) die unterlassene Ziehung der Leerfluder bei Göding, 5) die Verengung des Flußbettes durch Anpflanzungen und Einbaue, 6) theilweise Dammherstellungen, welche das Wasser auf die entgegengesetzte unverwahrte Seite drängen, 7) die vielen Flußkrümmungen, 8) die Verschlemmung des Flußbettes, 9) niedere und lockere Ufer.

Die ostrauer Mühle sei im Jahre 1771 9 Monate still gestanden, die straßnitzer habe 1770 kaum 2 Monate, 1771 nicht ganze 6 Wochen mahlen können.

Nach dieser Erhebung befuhr die Commission mit dem von Wien gesandten Ingenieur-Obristen von Brequin den Fluß von Göding bis nach Hradisch auf Czinakeln. Sie fand die angegebenen Umstände gegründet, erhob die Höhe und Breite der Mühlen und Wehren, und der Obrist untersuchte die Tiefe des Flußes durch eine Maschine. Er fand dieselbe von Göding bis Rohatetz zwischen 5 — 7 Schuhen, von da weiter nur von 1′ 2″ bis 4′ 10″.

Der Oberste verfaßte einen Flußplan. Behufs der Regulirung des Flußes wurde angetragen, von diesem eine Mappe über den ganzen Fluß aufnehmen zu lassen. Als Mittel, den Ueberschwemmungen vorzubeugen, bezeichnete dieser: 1) die Errichtung von Schleußen bei allen Marchwehren, 2) die Erniedrigung der Wehr- und Mühlwasserabfälle, 3) die Verminderung der Mühlgänge, 4) die Erhöhung der zu niedrigen, ortweise nur 1' über dem Wasser hohen Ufer, besonders zwischen Göding und Straßnitz, die Säuberung derselben vom hohen Stammholze, wenigstens auf drei Klafter Breite und die Bepflanzung mit kleinen Weidenbäumen, welche jedoch allezeit abgegippelt werden müßten, 5) die Durchschneidung der außerordentlichen und widernatürlichen Flußkrümmungen, besonders im wesseler Gebiete.

Die Interessenten erklärten sich, in Anerkennung der wichtigen Folgen, zur Bewirkung dieser Arbeit bereit, insofern sie nicht ihre Kräfte übersteigen.

Der Oberste übergab sein Sentiment über diese Regulirung. Im Berichte ans Gubernium trug die Commission auf militärische Aushilfe bei den Arbeiten an und machte aufmerksam, daß die gleich großen Ueberschwemmungen der March von Hradisch bis Kremsier und von Göding bis Theben an der Donau eine Würdigung und Abhilfe erfordern. Den Anwurf des Obersten wegen Schiffbarmachung der March überließ sie der Entscheidung des Hofes.

Mit dem Hofkanzleidekrete vom 29. August 1772 wurden die Vorschläge der Commission zur Hintanhaltung der Ueberschwemmungen durchgehends genehmigt und befohlen, daß bei allen Mühlen die Hammnägel eingeschlagen, bei den Wehren die erforderlichen Schleußen errichtet, die zu hoch gespannten Wehr- und Mühl-Wasserabfälle erniedrigt, die Mühlgänge vermindert, die Ufer verbessert und die Krümmungen durchschnitten werden sollen. Dieß sei im commissionellen Wege zu veranlassen und einzuleiten. Zugleich sollten von derselben Commission auch die Marchstrecken von Hradisch bis Kremsier und von Göding bis zur Donau untersucht, der ganze Fluß vom Obersten Brequin mappirt und von ihm die Mittel zu seiner Verbesserung Behufs der Hintanhaltung der Ueberschwemmungen angegeben werden.

Auch die Verwendung von Militär zu diesen Arbeiten gegen Remuneration wurde bewilligt (Hfdt. 26. September 1772). Dagegen war sich bloß auf die Mittel zur Hintanhaltung der Ueberschwemmungen zu beschränken, da sich auf die Schiffbarmachung des Flußes nach seiner Beschaffenheit wohl schwerlich ein statthafter Gedanke machen lasse (Hfdt. 3. Oktober 1772). Zur Commission wurde der Landmesser Kraupal von Grünberg beigezogen.

Dieselbe befuhr auf einem gedeckten Schiffe den Fluß von Kremsier abwärts bis Theben an die Donau und beendete im Dezember 1772 ihr Geschäft.

Die Kosten beider Commissionsverhandlungen von 2.770 fl. trugen die mähr. Stände (Gub. Nr. 1110 — 1782).

Der Oberste Brequin verfaßte auf Grund der vorgenommenen Nivellirung eine Karte vom ganzen Marchfusse in mehreren großen Blättern (1773) und veranschlagte die Kosten zur Herstellung der nöthigen Schleußen und deren Sporne, zur Aushebung der Bäume im Rinnsaale und Errichtung der Dämme und Durchschnitte auf 874.000 fl.

Das Gubernium fand im Berichte vom 7. Juni 1773 die Kräfte der Dominien unzureichend, trug aber auf die Ausführung des Nothwendigsten an. Unter Einem gab es die von der Commission verfaßten Instruktionen über die Einrichtung und Abänderung der Marchmühlen an den prerauer, hradischer und brünner Kreishauptmann zur Ausführung durch die Obrigkeiten hinaus. Das Hofdekret vom 19. Februar 1774 genehmigte sie durchgängig, sprach aber zugleich aus, daß wegen der dermalen mangelnden Geldmittel die anderweiten Operationen unterbleiben müssen, jedoch die Dominien angeeifert werden sollen, von den Vorschlägen jenes auszuführen, was sie selbst zu erschwingen vermögen. Auch wurde befohlen (Hfdte. vom 19. Februar und 16. April 1774), die große gödinger Wehre um 16 Zoll zu erniedrigen, da die Erniedrigung der oberhalb befindlichen Wehren von den Interessenten als davon abhängig erklärt wurde; diese Erniedrigung geschah auch am 16. August 1774.

Zur Verfertigung einer Mappe über den Marchfluß verlangte der Oberste Brequin die Aufnahme der Lage der March von Rohatetz bis Göding, sammt den Nebenflüssen, Teichen, Mühlen u. a. Der geschworne Landmesser Kraupal von Grünberg in Kremsier brachte sie eben so schnell zu Stande, als der Oberst Brequin die Modelle über die zu errichtenden Schleußen und Wehren, welche die Hofstelle herabgab (Hfdt. 20. August 1774), damit sich die Obrigkeiten an der March darin instruiren und Abrisse nehmen.

Allein! von den Anordnungen zur Verbesserung des Flußes wurde, wie Kraupal im Auftrage der Stände im Jahre 1776 erhob, mit Ausnahme des wellehrader Territoriums, nur sehr wenig ausgeführt. Auf den Herrschaften Wessely und Straßnitz wurden zwar einige Durchschnitte gemacht; Kraupal fand jedoch die Fortsetzung der Operationen nöthig, um dem Laufe des Wassers mehr Fall zu verschaffen. Es fließe dermal in einer Länge von 10.000 Klaftern von Kremsier bis Kwassitz, 8000 Klaftern von Hradisch bis Nedakonitz und 15.200 Klaftern von Straßnitz bis Göding über Petrau, während die Straße nur 4000, 4500 und 7800 Klafter in diesen Distanzen messe. Das wiederholte Andringen der Stände und des Guberniums (Dekte. vom 29. Juli 1776, 14. März 1777, 29. Mai 1778 und 21. April 1780) auf die Ausführung der Instruktionen für die Einrichtung der Mühlen und Wehren hatte auch einigen Erfolg.

Im Jahre 1780 machte der Oberste Brequin, welcher eine Mappe über die March zusammengestellt hatte, auch den Vorschlag, von der kremsierer Brücke bis zum kwassitzer Damme, statt des bestehenden 8.000 Klafter langen, einen neuen Flußrinnsaal von 429 Klaftern Länge auf dem kremsierer und von 2700 Klaftern auf dem kwassitzer Territorium herzustellen. Er berechnete dessen Kosten

auf 39.955 fl., der kremsierer obrigkeitliche Ingenieur von Grünberg aber auf 62.759 fl. Da weder das Aerar noch die Stände die Kosten übernehmen wollten, vielmehr dieselben von den Interessenten, welche den Nutzen daraus ziehen, getragen werden sollten (Hfdt. 25. September 1781), diese sich aber zur Uebernahme der auf 90.000 fl. ungefähr berechneten Kosten nicht herbeilassen zu können erklärten, blieb die Sache auf sich beruhen (Gubdt. 26. Okt. 1781). Es wurde zwar die baldige Ausführung der brequin'schen Vorschläge zur Vermeidung der Ueberschwemmungen, und zwar von Göding aufwärts, und insbesondere die Herstellung der Schleußen angeordnet (Hfdt. 11. Juni 1782); allein ohne Erfolg, weil sich selbst die gödinger Obrigkeit weigerte, die gödinger Schleuße herzustellen und weil die ganze Angelegenheit durch das Projekt der Schiffbarmachung der March eine andere Richtung erhielt.

Im Jahre 1780 machte nämlich Johann Rochus Dorfleuthner das Projekt, die March von der Donau aufwärts bis Olmütz auf seine Kosten schiffbar zu machen. Es lag dem Kaiser Joseph sehr am Herzen und er zog den Navigationsdirektor Joseph Walcher oft zu Rath. Dorfleuthner übernahm die Verpflichtung, den schon damals schiffbar gewesenen Theil der March von Theben aufwärts bis Göding — von den im Strome befindlichen Schifffahrtshindernissen, als Bäumen, Baumstöcken, Sandhügeln u. a. zu reinigen, bei Göding eine große steinerne Schifffahrtsschleuße zunächst der dort bestehenden Mühlwehre zu erbauen, und die von Göding aufwärts gehenden Flußstrecken nach Maß, als sie beschifft werden wollten, eben auch in der erwähnten Art schiffbar herzustellen.

Dagegen ertheilte der Kaiser dem Johann Rochus Dorfleuthner und Compagnie unterm 10. Oktober 1785 ein ausschließendes 20jähriges, auf die Zeit vom 1. November 1785 bis dahin 1805 bezogenes, Privilegium zur Beschiffung der March. (Gedrucktes Privilegium, im Auszuge bei Morawetz 3. T. S. 429 und Hanke 3. A. S. 80 — 85.)

Dieser entwarf wegen Regulirung der March einen Aktienplan, welcher bei der Handelschaft in Wien großen Beifall gefunden haben soll. Durch seine Veranstaltung gelangte viel Holz von Olmütz nach Wien (brünner Zeitung 1786 Nr. 13). Er befuhr die Strecke von Wessely bis zum Ausflusse mit nicht geringen Lasten, wobei ihm die Schiffbarmachung dieser Strecke wenig oder nichts gekostet haben soll. Dieses Privatunternehmen hatte jedoch mit zu vielen Schwierigkeiten zu kämpfen; auch äußerte die bei Göding von Dorfleuthner wirklich erbaute Schifffahrtsschleuße manche Gebrechen, veranlaßte den gödinger Müller zur Erhöhung seines Schwellers und führte viele Beschwerden wegen Ueberschwemmungen der March herbei. Es entwickelte sich aber aus dieser Unternehmung die Idee der Schiffbarmachung der March unter der öffentlichen Authorität der Staats-Verwaltung.

Dem olmützer Bibliothekar von Hankenstein gebührt das Verdienst, diese Idee, welche ihn sein ganzes Leben hindurch beschäftigte, in Umlauf gebracht und populär gemacht zu haben. Sein Versuch über die Schiffbarmachung der

March und Handlung der Mährer wurde in drei Auflagen (Wien 1784, Brünn 1784 und Wien 1796) verbreitet. 1795 überreichte er einen detaillirten Plan über die Schiffbarmachung der March und ihre Vereinigung mit der Oder dem Kaiser und den Erzherzogen Carl, Joseph und Johann, welcher dieselben überzeugt haben soll *). Hanke schlug in diesem Plane auch eine octroirte Handlungsgesellschaft vor (patriot. Tageblatt 1804 S. 1152 — 3). Die Angelegenheit kam dadurch wieder in Gang.

In Folge Hofbefehls bearbeitete der Baudirektions-Ingenieur Stoschek eine Situationskarte der March und ein Operat über die Ausführung der Entwässerung und Schiffbarmachung derselben, bestehend: a) aus 53 Stück Mappen, b) einer Generalkarte des ganzen Marchstromes, c) 46 Stück einzelnen Ueberschlägen, d) 1 St. Summarium hierüber und e) 1 St. Haupttabelle aller erhöhten Gegenstände. Die Provinzial-Baudirektion veranschlagte die Baukosten auf 2.328.033 fl. Sie erschienen dem Gubernium so bedeutend, daß es (nach seinem Berichte vom 4. Februar 1797 Z. 1658) die Aufbringung dieses Kostenaufwandes von denjenigen, die aus der Realisirung des ganzen Projektes Vortheil zu erwarten haben, nicht für möglich hielt und die Meinung äußerte, es müßten ruhigere Zeiten abgewartet werden.

Gleichwohl befahl der Kaiser, über die Schiffbarmachung der March und über die Auswahl der Mittel, dessen schädlichen Ueberschwemmungen vorzubeugen, in Wien eine gemeinschaftliche Berathung zu pflegen.

Die kriegerischen Verhältnisse brachten aber die Sache wieder ins Stocken, obwohl man den Schaden, welchen die periodischen Verheerungen der March im Verlaufe von 20 Jahren anrichteten, auf mehr als 1½ Millionen Gulden und

*) Nach Hanke's Beschreibung (3. A. S. 40) durchströmt die March das ganze Land, bespült rechts und links die Mauern schöner, volkreicher und industriöser Städte, nimmt unterwegs 13 Flüsse auf, die das Land durchkreuzen, worunter 4, nämlich die Beczwa, Hanna, Schwarzawa und Thaya beträchtlich sind und nie austrocknen. Sie läuft ruhig im tiefen Bette fort, setzt keine Sandbänke an, hat süßes Wasser, denn alle Städte und Oerter, die daran liegen, genießen davon, ist fischreich, hat ungefähr 480 Schuh Abfall vom Ursprunge bis zum Ausflusse und 6 Schuh Tiefe im Durchschnitte, rechts und links festen Boden, ohne Felsen und Klippen, und durchströmt die schönste, fruchtbarste und angenehmste Gegend von Mähren (diese lobredner'sche Schilderung braucht keinen Commentar).

Nach Hanke's Plan (3. A. S. 43, 46, 57, 58) sollten die 30 obrigkeitlichen Mühlen ohne Umstände in Schiff-, Wind-, Ochsenmühlen u. dgl. verwandelt werden, damit man die an der March in einer Länge von 24 — 30 Meilen befindlichen 30 — 40 verderblichen Wasserwehren niederreißen könne, was leicht ausführbar sei, weil die Obrigkeiten durch die Schifffahrt auf der March den Ertrag ihrer Güter um 20 Prozent erhöhen würden. Weiter sollte die Thaya bis Znaim und die Oslawa schiffbar gemacht oder eine harte Straße von Hradisch über Ung. Brod bis Brumow und eine andere von Kremsier über Holleschau, Bistritz und Wal. Meseritsch bis Neutitschein gebaut werden, um der March die Landesprodukte aus jenen Gegenden zuzuführen.

jenen im Jahre 1803 auf mehr als 100.000 fl. schätzte (patr. Tagebl. 1803 S. 949).

Auf Verlangen des Erzherzogs Johann verfertigte Hankenstein eine eigene Abhandlung vom 2. November 1803: Gründe für die Schiffbarmachung der March und Vereinigung derselben mit der Oder, in militärischer Hinsicht und besonders in Hinsicht auf die Festung Olmütz. Der Kaiser, die Erzherzoge und Minister sollen mit diesen Aufsätzen zufrieden gewesen sein. Nach diesem Gutachten stand der mährisch-ungarisch-österreichische Handel nebst andern wichtigen politischen und staatswirthschaftlichen Vortheilen und Nutzen auf diesem Wasser-Canal mit 17.000.000, und mit einem sichern klaren Gewinne von 3.000.000 Gulden in Parallel (pat. Tagebl. 1804 S. 1152 — 1153).

Diese Auseinandersetzungen scheinen der Sache einen neuen Vorschub gegeben zu haben. Denn im Jahre 1804 befahl der Kaiser in Erwägung des ungeheuren Schadens, welchen die jährlichen Austretungen der March verursachen, und des Nutzens, welcher sich aus ihrer Schiffbarmachung erwarten lasse, Hand an dieses Werk zu legen. Der Hofrath von Wiebeking bereiste mit einigen Individuen die March von Olmütz bis an die Donau und sie wurde bei dieser Gelegenheit nach ihrer ganzen Entwicklung von Olmütz bis Theben nivellirt (patriot. Tageblatt 1804 S. 813).

Eine andere Anregung gaben die Beschwerden der ungarischen Behörden über die alljährlichen Ueberschwemmungen der March, besonders in der Gegend der Stadt Skalitz, wovon die Schuld den Mühlen und Wehren zu Göding und Holitsch zugeschrieben wurde.

Als Abhilfsmittel wurde (in den Berichten des Guberniums vom 7. September 1804 und 30. Mai 1806) die vom Hofrathe Wiebeking beantragte Errichtung einer Entwässerungsschleuße bei Göding vorgeschlagen. Der Kaiser befahl (Hofdekret vom 4. Juni 1807 Z. 10474/748), diesen Bau bei jener gemeinschaftlichen Zusammentretung, welche wegen Schiffbarmachung des Marchflußes angeordnet worden ist, ebenfalls in Verhandlung zu nehmen; dieß hindere jedoch nicht, den verheerenden Ueberschwemmungen der March, sobald die Abhilfe dringend ist, durch partielle Maßregeln schleunigst, jedoch mit möglichster Rücksicht auf die künftig vorzunehmenden Regulirungsarbeiten, abzuhelfen.

Es wurde zwar das Projekt zur Erbauung dieser Entwässerungsschleuße ausgearbeitet (1809) und auch der Kostenbedarf wiederholt berechnet (1812). Derselbe betrug nach dem Projekte der Baudirektion 157.114 fl. 40 kr. und nach den Bemerkungen des Hofbaurathes . . . 267.242 „ 8 „ W. W. nebst dem für die Schleußenwärters-Wohnung erforderlichen Betrage von . . . . 9.622 „ 19 „ „.

Aber auch diese partielle Abhilfe, ungeachtet sie ursprünglich mit dem Dekrete vom 4. Juni 1807 bestimmt angeordnet worden, gerieth ins Stocken, indem schon mit dem Hofkanzleidekrete vom 16. März 1811 ausgesprochen wurde:

„Es verstehe sich von selbst, daß sowohl die Ausmittlung, wer die Kosten zu diesen Wasserbauten zu tragen habe, als auch die Ausführung des Schleußenbaues unumgänglich noch so lange auf sich zu beruhen habe, bis über den mit dem Hofdekrete vom 2. Mai 1811 Z. 6037/883 zur vorläufigen Prüfung und Beurtheilung mit dem mährischen Landesausschuße herabgelangten Hauptplan des Hofkommissionsrathes von Schemerl zur Entwässerung und Schiffbarmachung der March die Centralberathung in Wien Statt gefunden, und Seine Majestät hierüber Allerhöchst Ihre Entschließung ertheilt haben werden."

Zurückkommend auf diese, so gelangte schon früher, nämlich in Folge Allerhöchsten Befehls mit dem Hofkanzleidekrete vom 8. Jänner 1807 Z. 323/43 der Vorschlag eines Ungenannten zur Schiffbarmachung des Marchflußes*) an den Gouverneur Grafen von Lazanzky mit dem Auftrage, darüber seine Wohlmeinung zu eröffnen.

Dieser Vorschlag hatte die Tendenz, daß das Projekt durch eine Actien-Gesellschaft ausgeführt werde.

Die Einlagen der Actien sollten mit Allerhöchster Bewilligung in mähr. stånd. Staatspapieren oder Pamatken geschehen können.

Eine Actie sollte auf den Betrag pr. 500 fl. festgesetzt, die Ausführung des Ganzen von der Aufbringung einer Zahl von 2800 Actien, welches einen Unternehmungsfond von 1.400.000 fl. gäbe, abhängig gemacht und unter die Leitung eines Ausschußes, dessen Glieder gleich in Vorschlag gebracht wurden, gestellt werden.

Zu dem ersteren wurde mit dem Hofkanzleidekrete vom 10. Jänner 1807 Z. 460/56 ein zweiter Vorschlag mit dem Auftrage nachgetragen, über beide zu gleicher Zeit den Bericht zu erstatten.

Derselbe führt die Aufschrift: „Kurze Uebersicht derjenigen Vortheile und Kosten, welche daraus entstehen, wenn der Marchfluß von Olmütz bis zur Donau nach den von dem k. k. Hofrathe Wiebeking**) entworfenen, auf Lokal-Untersuchungen, Nivellements, geometrischen und hydrometrischen Messungen gegründeten, ihm aufgetragenen Vorschlägen geleitet und schiffbar gemacht wird.

Hierin ist das Ganze in zwei Abtheilungen geschieden, a) in die Regulirung des Marchflußes in Absicht auf Beseitigung der Ueberschwemmungen und Austrocknung der sumpfigen Flußgegenden, b) in die Schiffbarmachung.

Die Kosten der Entwässerung und Austrocknung erscheinen auf 1.494.193 fl. und die der Schiffbarmachung auf 703862 fl., zusammen auf 2.198.055 fl. veranschlagt.

---

*) A Projekten fehlte es nicht; ein anderes brachte, statt der Schiffbarmachung der March, die Ziehung eines schiffbaren Canals zur Sprache (pat. Tagebl. 1805 S. 12).

**) S. dessen theoretisch-prakt. Wasserbaukunde, 2. Aufl., 3. T. S. 193 — 208.

Dieser Vorschlag enthält auch Anträge in Betreff der Detailausführung, so z. B. wurden die Entwässerungskanäle und Durchstiche mit einer Länge von 14.292 Klaftern angegeben; drei der kleinsten Mühlen könnten eingehen; bei den übrigen 19 müßten Entwässerungswehren gebaut werden; die Arbeit der anzulegenden Faschinenwerke mit einem Körperraume von 30.000 Kubik-Klaftern, dann der Durchstiche mit einem Körperraume von 190.000 Kubik-Klaftern wären durch Militär zu bewerkstelligen, Schifffahrtskanäle mit 10 massiven Kammerschleußen, dann zwischen Olmütz und Kremsier zwei massive Durchlaßwehren herzustellen u. s. w.

Uebrigens zählt dieser Vorschlag auch die Vortheile, welche aus dieser Unternehmung entstehen würden, umständlich auf, welche numerisch folgendermassen berechnet sind und zwar:

a. in commerzieller Hinsicht auf	2.666.666 fl.,
b. in Hinsicht der Agrikultur auf	4.000.000 "
c. in militärischer Rücksicht	1.244.800 "
d. in Hinsicht der künftigen Verbesserung der Flußgegenden auf	5.000.000 "
im Ganzen auf	12.911.466 fl.
Da nun die Kosten	2.198.055 "
betragen, und die jährliche Unterhaltung der 1. Abtheilung 40.000 fl. in Kapital berechnet	800.000 "
ausmacht (die Schifffahrt würde sich durch den Transport selbst erhalten), folglich zusammen	2.998.055 fl.
erforderlich sind, so betrage demnach der Vortheil	9.913.411 "

Uebrigens wurde in diesem Vorschlage vorausgesetzt, daß, wenn der Staat die Schiffbarmachung nicht übernimmt, sich gewiß eine Compagnie dazu vorfinden werde.

Wirklich bildete sich auch am 6. November 1807 eine Privatgesellschaft zur Schiffbarmachung der March in Brünn. Das Unternehmen kündigte sich um so einladender an, als in demselben Jahre dem Kaiser ein Projekt vorgelegt wurde, die March mit der Oder durch schiffbare Canäle aus der March von Olmütz und aus der Beczwa bei Weißkirchen bis Neueigen zu verbinden, sonach die Donau mit der Nordsee in Verbindung zu setzen. Es kam auch wieder die schon vor mehr als 100 Jahren geäußerte Idee zur Sprache, die Weichsel mit der Oder und March und somit die Donau mit der Oder und Weichsel zu verbinden, welchen Antrag auch Dorfleuthner in den 1780ger Jahren unter Kaiser Joseph erneuert hatte.

Im Jahre 1808 äußerte der galiz. Navigations-Direktor Osterlamm bei der zu Krakau abgehaltenen militärisch-politischen Commission die Idee von der Nützlichkeit der Anlegung eines Canals von Dwory bis Bielitz, nebst der Vereinigung der Weichsel mit der March. Er lieferte auch darüber im Auftrage der Regierung 1810 das Operat.

Nach demselben sollte ein Canal mit 19 Schleußen von der galizischen Gränze bei Bielitz bis zu dem Dorfe Broßkowice an den Weichselfluß in der Länge von 4½ Meilen, bei Verwendung einer Hilfskraft von täglich 2.000 Mann, binnen 4 Jahren und mit einem Kostenaufwande von 2.493.629 fl. damaligen Papiergeldes hergestellt, derselbe durch den Bialabach bei Bielitz gespeiset und daselbst auch zum bequemeren Verkehre ein Hafen angelegt werden.

Wegen Abtretung Westgaliziens und des verminderten Einflusses der österr. Regierung auf diesen Fluß blieb die Sache auf sich beruhen. (Ergänzungstab. zur Strassen- und Wasserkarte Galiziens).

Ueber die beiden angeführten Hofdekrete forderte der Gouverneur Graf von Lazanzky unterm 24. Jänner 1807

1. von der k. k. Zollgefällen-Administration die Auskünfte:

a) was für aus- und inländische Artikel, und in welcher Anzahl, Gewicht und Werth seit dem Jahre 1800 aus Ungarn und Oesterreich theils zum inländischen Verkehr nach Mähren geführt worden, theils über Olmütz transito nach Preußisch-Schlesien, Galizien, Rußland u. a. gegangen sind, b) was gegentheilig in eben diesen Jahren für in- und ausländische Artikel aus Preußisch-Schlesien, Galizien, Rußland auf der Strasse über Olmütz theils für Mähren eingeführt, theils transito nach Oesterreich, Ungarn oder noch weiter verführt worden sind, c) welche Quantitäten an Salz aus Galizien über Olmütz in die Gegend der March und selbst nach Wien jährlich spedirt werden, dann was das höchste Aerar bei der Schiffbarmachung der March von Olmütz bis an die Donau, wenn die Wasserfracht beiläufig pr. Centner und Meile mit 2 kr. angenommen werde, an Frachtlohn für Salz jährlich ersparen, und ob dieses Ersparniß nicht vielleicht noch dadurch vergrößert werden könnte, wenn längs der March mehrere Haupt-Salz-Verschleißniederlagen errichtet würden,

2. forderte er vom olmützer, prerauer und hradischer Kreisamte damit im Einklange stehende Auskünfte und zugleich die Nachweisungen, welcher Flächeninhalt durch die häufigen Ueberschwemmungen der March ganz unbenützt bleibe, welche Area beträchtlichen Beschädigungen ausgesetzt ist und wie hoch diese Beschädigungen beiläufig an Heu, Grummet und Getreide jährlich angenommen werden können, endlich verlangte er

3. ähnliche Auskünfte hinsichtlich des Tabaks von der Tabakadministration.

Der scharfblickende Gouverneur sprach auch zugleich an die Hofkanzlei die Meinung aus, daß, wenn auch gegen den Plan, Kosten durch Aktien einzubringen, im Ganzen nichts Bedeutendes eingewendet werden könne, sich doch, so lange nicht sicherere Daten des entspringenden Vortheils gesammelt und klar auseinandergesetzt sind, wohl nicht leicht soviel Abnehmer der Aktien finden werden, um die erforderlichen Kosten bedecken zu können, und daß bei der Bezahlung der Aktien in Bamatken wegen des Kurses derselben der ganze Bau kaum zu Stande gebracht werden würde.

Uebrigens glaubte der Gouverneur, daß, wenn einmal die Vortheile der Schiffbarmachung der March evident und sicher dargestellt sind, die Ausführung derselben zur Sache der Stände gemacht werden sollte.

Die geforderten Auskünfte langten nach und nach ein. Die ganze Angelegenheit beruhte aber auf sich, bis das Hofkanzleidekret vom 2. Mai 1811 Z. 6037/883 erschien, dessen Eingang dahin lautete: „Die dringende Nothwendigkeit zur Aufrechthaltung des National-Wohlstandes, dem innern Handels-Verkehre neue Wege zu eröffnen, hat die landesväterliche Sorgfalt Seiner Majestät neuerlich auf den viel besprochenen, aber noch nicht zur Reife gediehenen Plan der Schiffbarmachung der March und der mit selber innig verbundenen Entwässerung dieses Flußes gelenkt."

„Bekanntlich setzten sich Allerhöchst Dieselben, von dem unwidersprechlichen Nutzen der erstern für die ganze Monarchie durchdrungen, als Administrator Ihrer Familiengüter, bereits vor mehreren Jahren an die Spitze einer Privatgesellschaft, welche die Schiffbarmachung der March aus ihren Mitteln bewirken will."

Im Verfolg zeichnete dieses Dekret folgende Hauptgrundsätze zur Ausführung des Ganzen vor: „Die Schiffbarmachung der March könne weder der Staatsverwaltung, noch den Ständen von Mähren zum Unternehmen gemacht werden, sondern es bleibe solche die Pflicht der sich bereits gebildeten Privatgesellschaft. Das Entwässerungsgeschäft sei eine Angelegenheit der angränzenden Besitzer Mährens, Oesterreichs und Ungarns."

„Beide Unternehmungen müssen untrennbar sowohl bei der Projektirung derselben, als bei der Ausführung behandelt werden, und ungeachtet der Verschiedenheit der Fonds und Vorschüsse, welche dabei concurriren, muß die Ausführung dennoch nur durch eine einzige, gemeinschaftlich von beiden concurrirenden Parteien aufzustellende und zu organisirende Direktion angeordnet und bewerkstelliget werden."

Mit diesem Dekrete langte zugleich die Relazion, rücksichtlich der Plan herab, welchen der Hofkommissionsrath von Schemerl nach vollbrachter Bereisung der March über deren Entwässerung und Schiffbarmachung vorgelegt hatte, so wie das Resultat der Berathung, welche der Oberdirektor der kais. Familiengüter Hofrath von Kernhofer auf Allerhöchsten Befehl darüber veranlaßt hatte. Der ganze Akt wurde dem mährisch-ständischen Landesausschuße unterm 28. Mai 1811 Z. 2653/2 zur vorläufigen Berathung Behufs der in der Absicht Seiner Majestät gelegenen Zusammentretung über die Art der Ausführung dieses Projekts zugefertigt und es wurden zugleich demselben folgende Punkte zur Ueberlegung und Beantwortung vorgezeichnet: a) Sind nach der Erfahrung oder nach verhandelten Akten noch andere Veranlassungsursachen der durch die March geschehenen Ueberschwemmungen vorhanden als jene, so in der Relation des Hofkommissionsraths von Schemerl aufgeführt werden; b) in wie weit reichen die Kräfte des ständischen Fondes zu, auf die

zu den Entwässerungsbaulichkeiten erforderlichen Auslagen angemessene Vorschüsse zu leisten? In welchem Betrage und in welchen Zeitfristen können selbe geleistet werden, und gibt es noch andere Mittel und Wege, durch welche ein Fond zur Bestreitung dieser Vorschüsse kreirt werden könnte? c) Wie groß ist der Flächeninhalt, welcher dermalen den Ueberschwemmungen der March und den dadurch entstehenden Verheerungen ausgesetzt ist, und nach welchem Maßstabe soll die Repartition der zur Abwendung dieser Ueberschwemmungen erforderlichen Kosten auf die Besitzer der, der Ueberschwemmung unterliegenden Gründe vor sich gehen? d) Lassen sich nicht vielleicht Modalitäten auffinden, durch welche der Kostenbetrag sowohl in Hinsicht des zu dem vorzunehmenden Baue erforderlichen Materials, als der hiezu bedürfenden Hand- und Zugarbeit vermindert werden könnte? e) Endlich, aus welchem Fonde, oder durch welche andere Mittel ist die von dem Hofkommissionsrathe vorgeschlagene Aufsicht zur Handhabung einer ordentlichen Strompolizei zu besolden, und wie dürfte selbe am zweckmäßigsten zu verfügen sein?

Unterm 28. Juni 1811 Nr. 1382 gab der mähr. ständische Landesausschuß seine Meinung über die vorgezeichneten Fragpunkte, und zwar in Folgendem ab:

Zu a. In Beziebung auf das Kunstfach müsse wohl in die Operate des Hofkommissionsrathes von Schemerl, da er die ausgezeichneteste Reputation und das Vertrauen der höchsten Stellen besitzt, compromitirt werden.

In den Akten der Stände liege nicht eine Spur vor, daß jemals bei denselben Verhandlungen über die Austretungen der March gepflogen worden wären; der Landesausschuß vermöge daher nicht, etwas Grundhaltiges an die Hand zu geben.

Zu b. Die Beantwortung dieser Fragen sei für den Landesausschuß sehr schwierig, weil die Positionen, auf welchen die Antwort beruhen muß, sowohl in allgemeinen, als in speziellen Rücksichten dermal noch zu wenig Bestimmtheit haben.

Der Hofkommissionsrath von Schemerl stelle in seiner Relation vom Jahre 1809 selbst den Satz auf, daß ein fester Kostenanschlag sich dermal noch nicht machen lasse, weil die Preise des Materials, der Arbeitslohn u. a. zu sehr schwanken, weil noch über so manches z. B. über den Preis, in welchem die zur Unternehmung nöthigen Grundoberflächen einzulösen wären, über die hie und da eingetretenen Zweifel, ob diese oder jene Baulichkeit so, oder anders geführt werden soll, zuförderst nähere Bestimmungen gemacht werden müssen.

Um die Beitragsfähigkeit würdigen zu können, müsse man vorhinein wissen, was beizutragen sein werde? Nun seien zwar die Kosten der Entwässerung von dem Hofkommissionsrathe von Schemerl auf 3.015.529 fl. angeschlagen worden, bei der am 5. März 1811 geschehenen Protokollaraufnahme aber habe derselbe geäußert, daß die neuerlich in Bezug auf den Geldwerth erlebten Erscheinungen dieses Präliminarsystem wenigstens auf das Doppelte, also auf 6.031.058 fl. W. W. Werthes, treiben würden.

Es könne demnach unter den allgemeinsten Ansichten keine Basis aufgefunden werden, nach welchen sich ein Calcul der Beitragsflichtigkeit der Stände nur mit beiläufiger Sicherheit ziehen ließe.

Auch lasse sich aus den vorliegenden Daten in keiner Art abnehmen, welche Quote auf jede der drei Provinzen Ungarn, Oesterreich und Mähren abgesondert entfallen würde.

Abgesehen von Allem dem, wenn, um einen approximativen Maßstab der Berechnung zu erhalten — der Satz angenommen würde, daß auf das Land Mähren beiläufig das Drittel der Kosten, mithin ein Vorschuß von ungefähr 2.000.000 fl. im Nennwerthe der Bankozettel und rücksichtlich nach der Eintheilung des Hofkommissionsrathes von Schemerl in 6 Arbeitsjahren mit einem jährlichen Betrage von 333.333 fl. 40 kr. B. Z. entfallen dürfte, so sei der ständische Domestikalfond laut des erhobenen Ausweises über die Erforderniß und Bedeckung desselben außer Stande, solche Vorschüsse zu leisten. Die Creirung eines neuen Fondes sei um so beschwerter, je beklommener die Zeitumstände sind.

Zu c. Der Hofkommissionsrath schlage den den Austretungen und Verheerungen der March ausgesetzten Terrain beiläufig auf 10 Quadrat-Meilen oder 100.000 Joch an; — wie viel aber hierunter eigentlich mährische Landstrecke ist, sei aus seiner Relation nicht zu entnehmen. — Wenn dieses Datum nicht vielleicht schon in den Gubernialvorakten erschöpft zu finden ist, so erübrige kein anderes Mittel, als dießfalls noch vorläufig eine genaue Aufnahme durch die Ingenieure der Kreisämter zu veranlassen.

Mit dieser geometrischen Aufnahme müßte auch eine genaue und unparteiische Schätzung des zu entwässernden Terrains und zwar in der doppelten Absicht verbunden werden: a) um zu erfahren, wie tief die Kosten der Entwässerungsanstalten unter dem Werthe der den Verheerungen entrissenen Gleba stehen, und wie hoch demnach der unmittelbar für die Landwirthschaft aus der Unternehmung hervorgehende Nutzen angeschlagen werden könne; b) um später den Maßstab zu finden, nach welchem die von den Ständen oder auf eine andere Art, wenn es über kurz oder lang zur Ausführung kömmt, vorgeschossenen Kosten nach dem höchsten Orts aufgestellten Grundsatze von den Adjacenten als unmittelbar Vortheil ziehenden Interessenten herein zu bringen wären. Was den Maßstab der Repartition der zu den Entwässerungsanstalten nöthigen und vorgeschossenen Kosten belangt, so sei der Antrag des Hofkommissionsraths von Schemerl dahin gerichtet, daß die interessirten Grundbesitzer durch 10 Jahre zu einer Auflage von 1 fl. 30 kr. für jeden Metzen des den Ueberschwemmungen ausgesetzten Terrains zu verhalten wären, wodurch mit der auf 450.000 fl. jährlich eventuell berechneten Einnahme die Vorschüsse getilgt würden, und sofort das entwässerte Terrain nur mit den auf den Unterhalt der Entwässerungsanstalten nöthigen Kosten, die nicht mehr als 3 bis 4 Groschen vom Joche jährlich betragen dürften, belegt zu bleiben hätte. Der Quotient dieser von dem

Hofkommissionsrathe projektirten Anlage müßte bei dem Umstande, wo derselbe zum Protokolle vom 15. März 1811 erklärte, daß der Kostenanschlag bei den jetzigen Geldverhältnissen wenigstens auf das Doppelte ausfallen würde, entweder verdoppelt werden, wenn ein verhältnißmäßig gleiches Resultat, nämlich nebst der Amortisirung der Vorschüsse auch die Gewinnung eines Reservatfondes erzielt werden soll — oder es müßten bei Festhaltung des Quotienten der Auflage die Jahre der Auflage und zwar wenigstens von 10 auf 14 Jahre verlängert werden. Die nähere Berathung und Erklärung könne aber erst dann erfolgen, wann die Gleba, mit der Mähren den Ueberschwemmungen unterliegt, wie auch der Werth und die Kathegorie dieser Gleba bestimmt erhoben vorliegen wird. Hierbei machte übrigens der Landesausschuß den Anwurf, ob, wenn einmal der Vorschuß der Entwässerungsanstalten durch die projektive Grundstreuer amortisirt und der angedeutete Reservatfond gebildet sein wird — und wenn die Unterhaltungskosten doch noch die Beibehaltung eines Grundsteuer-Beitrags fordern sollten — dieser Betrag nicht billiger von den aus der Schiffbarmachung und aus der Schifffahrt, als Folge der Entwässerung, unmittelbar Vortheil ziehenden Klassen, als von den Grundbesitzern, die ihre entwässerten Gründe durch die angetragene 10- bis 20jährige Steuer gleichsam neu in ihr Eigenthum einlösen, hereinzubringen wäre?

Zu d) Die Beantwortung dieser Frage hänge von einer vorausgehenden genauen Erörterung der lokalen Verhältnisse ab, und der Landesausschuß vermöge selbe nicht zu liefern, in so lange nicht bestimmt vorliegt, ob potente Dominien oder Gemeinden, als anreinende Besitzer der zu entwässernden Gleba, konkurriren, und ob die Verhaltung zur Naturalkonkurrenz mit Baumaterialien, Hand- und Zugarbeit für diese wenigen Theilnehmer nicht zu erdrückend sein werde. Um aber dieß erheben und beurtheilen zu können, müßten dem Landesausschusse schon die bestimmten Anschläge über das Quantum und Quale der erforderlichen Naturalleistungen mitgetheilt werden. Endlich

Zu e) scheine aus dem Entwurfe zu den Strom-Polizeigesetzen, den der Hofkommissionsrath von Schemerl bearbeitet hat, und aus dem Ganzen seiner Relation vom Jahre 1809 hervorzugehen, daß er die Aufsicht und Besorgung der Strompolizei den für die Navigabilität der March zu organisirenden permanenten Direktionsgliedern und Beamten als ein Annexum ihrer Dienstobliegenheiten zuweiset, aus dem Grundsatze, daß die Schiffbarkeit nur durch die Handhabung und Erhaltung der Entwässerungsanstalten bestehen kann, mithin alle Vorsorge dafür aus einem Zeitraum ausgehen und durch eine Hand ausgeführt werden müsse.

Bei dieser Bewandtniß scheine es, daß von einer besondern Besoldung des bei der Strompolizei angestellten Personals die Rede nicht sein könne, weil die Gehalte und die Diäten, auf die Hofkommissionsrath von Schemerl für die Beamten der vereinten Navigabilitäts- und Entwässerungsanstalten anträgt, und die

er dem Fonde der Schiffbarmachung zur Last zuweiset, in der That ausgiebig bemessen zu sein scheinen.

Ueber diese Aeußerung des mähr. ständ. Landesausschusses wurde unterm 5. August 1811 Z. 3490/2 nur die Einleitung getroffen, daß die über den Gegenstand der Frage verhandelten Gubernialakten dem ständischen Landesausschusse auf jedesmaliges Verlangen gegen Bescheinigung mitgetheilt werden.

So blieb diese Angelegenheit in Mähren wieder auf sich beruhen. In Oesterreich gestalteten sich aber die Verhältnisse besser. Seine Majestät erklärten 1819, daß die Schiffbarmachung der Flüsse eines der wirksamsten Mittel zur Erleichterung des Verkehrs und somit zur Beförderung der Industrie und des Nationalwohlstandes ausmache und befahlen, die March von Göding in Mähren an bis zu ihrer Ausmündung in die Donau zu reinigen und die ganze Strecke auf Aerarial-Kosten vollends schiffbar herzustellen, so, daß es nur von dem Spekulationsgeiste der Privaten abhängen werde, diesen für Mähren, N. Oesterreich und Ungarn wichtigen Fluß zu ihrem eigenen Nutzen zu verwenden.

Die March wurde damals von Göding an durch Schiffe benützt, welche Holz theils nach Preßburg, theils von Theben stromaufwärts nach Wien schafften. Sie wurde auch von Göding bis zu ihrem Ausfluße auf Staatskosten schiffbar gemacht, d. i. von jenen Hindernissen befreit, welche die Schifffahrt vorher sehr beschwerlich gemacht hatten. Weiter hinauf in Mähren war das Flußbett theils schon verbessert, theils war es im Werke. Zur Beseitigung des Umweges und der beschwerlichen Fahrt gegen den Strom von Theben bis Wien projektirte man die Ziehung eines ungefähr 9 Stunden langen Canals aus der March bei Angern durch das spiegelglatte Marchfeld bis an Spitz bei Wien (Hornay's Archiv 1822 S. 527).

Die Regulirung der March in Mähren brachte zwar die Hofkanzlei (1817, 1818, 1819) wiederholt in Erinnerung. Das Ministerialschreiben vom 2. September 1819 Z. 21675/2103 erhielt auch den Beisatz, daß „für den Fall, wenn die Kräfte der Anreiner des Marchflusses zu den Konkurrenzarbeiten bei Regulirung desselben als unzureichend erkannt werden sollten, eine andere Modalität als die außer dem Wege des freiwilligen Herbeilassens zu geschehende B e i z i e h u n g d e r N i c h t a n r e i n e r, welche bei Regulirung der H a n n a Statt fand, und welche Seine Majestät höchst zu mißbilligen fanden, nach reifer Würdigung aller einwirkenden Verhältnisse in Antrag gebracht werden müsse.“

Die Sache zeigte so wenig eine praktische Seite, daß Jahre vergingen, bis sie nur im schriftlichen Wege wieder in Gang kam. Der mährisch-ständische Landesausschuß berief sich in seiner Aeußerung vom 5. Juni 1824 auf seine frühere vom 28. Juni 1811 Z. 1382 mit dem Bemerken, daß er dermal außer Stande sei, sich über diesen Gegenstand weiter und anders, als es bereits damal geschah, erörternd einzulassen, weil es an Material der Beantwortung und an vorbereiteten aktenmäßigen Daten, die dazu vorläufig erforderlich seyen, gänzlich mangle, nämlich: Der bestimmte Ausspruch des Ziffers und des Antheils

dieser Provinz gegenüber der Konkurrenz von Ungarn und Oesterreich, dann die Umarbeitung der Anschlagsberechnungen auf die jetzigen Zeit-, Geld- und Werths-verhältniße. Abgesehen aber davon, seien die dermaligen Zeitverhältniße zur Ausführung dieser großen, mit vielen Schwierigkeiten und großem Geldaufwande verknüpften Unternehmung höchst ungünstig. Das Ganze scheine unter den dermaligen Umständen nicht ausführbar, weil es den Ständen an den dazu erforderlichen Geldmitteln gänzlich gebricht und weil die Umlegung des Mähren treffenden Kostenaufwandes auf das Universum der Provinz ist, wo dieselbe in einem schwankenden Steuer-Reste von 1 bis $1^1/_2$ Million Gulden von Jahr zu Jahr stehe, und wo die landwirthschaftliche Produktion beinahe zum Unwerthe herabgesunken sei, folglich der Grundbesitzer zu sehr zu kämpfen habe, nicht wohl denkbar erscheine, wenn man auch darüber hinausgehen wollte, daß die Landeigenthümer, welche von der March entfernt liegen, und daher von der Unternehmung keinen unmittelbaren Vortheil zu hoffen haben, nicht aus einem gehörigen Titel in die Konkurrenz gezogen werden könnten.

Ueberhaupt scheine die Schiffbarmachung der March nur geringen Nutzen hoffen zu lassen, daher nur geringes Interesse darzubiethen, indem der Mährer und Oesterreicher einer Aushilfe aus der Bodenfruchtbarkeit des getreidereichen Ungarns nicht bedürfen und es kaum in der Absicht Ungarns liegen dürfte, daß der Segen der Fluren Mährens ihm zugeschiffet werde.

Nur jenen Falls könnte sich an der Schiffbarmachung der March ein provinzielles, vielleicht nationales Interesse knüpfen, wenn ihr die Idee eines Verbindungskanals mit der Oder zum Grunde läge*).

Aus allen diesen Betrachtungen glaubte der mähr. ständ. Landesausschuß auf die gänzliche Vertagung dieser Unternehmung antragen zu sollen, und bat die Ausführung günstigern Zeitverhältnissen vorzubehalten.

Das Gubernium ging aber hierauf nicht unmittelbar ein, sondern machte bei der Hofkanzlei den Antrag (31. Jänner 1825 Z. 17.931/1620 — 1824), den mit dem Hofdekrete vom 2. Mai 1811 herabgelangten Plan des Hofkommissionsrathes von Schemerl hinsichtlich des Kostenanschlages der Entwässerung (Regulirung) der March mit Rücksicht auf die damal bestandenen Preise der

*) Die Verbindung der March mit der Oder durch die Beczwa war auch damal der Gegenstand der Aufmerksamkeit der öffentlichen Verwaltung. Nach der Aeußerung der P. Baudirektion vom 20. September 1819 (Gub. Nr. 25.338) liegt diese Vereinigung nicht außer den Gränzen der Möglichkeit; von Wiebeking und von Schemerl hatten schon vor mehreren Jahren Operate darüber eingereicht. Der Hofbaurathsdirektor von Schemerl projektirte auch (um 1821) eine neue Verbindung Böhmens mit der Donau mittelst der wilden Adler (oder der untern Erlitz) über Landskron und Müglitz in die March und über Olmütz bis Theben zur Donau (Böhmens hydror. Tabellen). Wenige Jahre nachher brachte die Eisenbahn diese nicht neue Idee, freilich in anderer Art, zur Ausführung.

Baumaterialien, den Arbeitslohn u. a. durch denselben umarbeiten zu lassen, damit der Mähren treffende Tangent offenbar werde.

Die Frage wegen Schiffbarmachung der March blieb aber von da an auf sich beruhen und nahm die, wie es schien, praktischere Gestalt der Regulirung dieses Flusses an, von welcher wir später sprechen werden.

B. Die Fluß-Regulirungen.

Blieb die bessere Benützung der Landesflüsse durch deren Fahrbarmachung und Verbindung stets im Reiche der frommen Wünsche, so kamen wir auch gar lange nicht und auch in neuester Zeit erst in beschränkter Weise dazu, die Flüsse durch Erhaltung und Verweisung in geregelte Rinnsäle unschädlich zu machen, obwohl die Entwaldung der Berge und Ufer und, in Folge dessen, das Entstehen von Wildrissen und Uferbrüchen, die Vertragung der Flußbette mit Steingerölle, die Ueberschüttung und Zerstörung der fruchtbarsten Thalgründe u. s. w. immer dringender die Mahnung ergehen lassen, den stets weiter gehenden Grund-Verwüstungen Einhalt zu thun. Erst in unserer Zeit hat man, unter dem Einfluße der neu entstandenen landesfürstlichen Baubehörden (1788 der Baudirektion, 1810 der Kreisingenieure) und mit Benützung begünstigender Umstände, jedoch ohne ein sich über das ganze Landesgebiet verbreitendes System, begonnen, die eben dringendsten Abhilfen zu schaffen.

Wir haben bereits in der Beschreibung der Flüsse im Allgemeinen einiger Fluß-Correktionen, namentlich an der Ostrawitza, Oder, March, Oslawa, Hanna, Blatta, Zwittawa, Schwarzawa, Obora, Cesawa gedacht, erinnern an die Regulirung der Littawa in der Nähe von Austerlitz und wollen nun noch einiger größeren Regulirungen gedenken, welche ausgeführt oder doch in Anregung gebracht worden sind. Dabei können wir aber auch die Klage nicht unterdrücken, welche eine gewichtige Stimme (Ritter von Baratta, in den Mittheil. 1849 S. 216) über die Vernachlässigung unserer Flüsse ausgesprochen. „Unsere natürlichen Wasserstrassen sind ganz verwahrlost; wer die anderwärtige Benützung auch der kleinsten Bäche kennt, kann nur mit tiefster Trauer die gänzliche Vernachlässigung unsrer vaterländischen Flüsse gewahren. Die March, die Taya, die Schwarzawa und andere sind todt, Handel und Verkehr, selbst das Flößen des Holzes auf den kleineren Wässern sind durch Mangel an Uferbauten und durch die Wehren gehemmt, so daß dieser reiche Natursegen in eine mit Ueberschwemmungen drohende Geißel verwandelt erscheint, und Tausende von Jochen des Bodens weit unter ihren Fruchtbarkeitswerth herabgedrückt sind."

I. Die Regulirung des Blatta-Flusses.

Derselbe entspringt im Walde bei dem Dorfe Bielitz (Bilisko) unweit Willimau auf der ehemaligen Herrschaft Chudwein, kommt von Tieschetitz nach Olschan in die gesegnete Hanna herab, fließt mit der Prostignowska fast paral-

lel, vereinigt sich mit derselben unterhalb Lobotitz und mündet nächst Kogetein bei Annadorf (in welcher Gegend die Blatta eigentlich Wiklitzka heißt) in einen March-Arm (Hesperus 1812 S. 377), welcher eine Meile unter Olmütz bei dem Dorfe Vollelaucz durch eine große Wehre aus dem Marchflusse abgeleitet wird und zum Betriebe der Mühlen zu Nenakonitz, Wierowan, Tobitschau, Czwrczow, Lobotitz und Kogetein dient.

Da dieser Fluß jährlich Ueberschwemmungen veranlaßte und hierdurch der Ertrag einer großen Strecke des besten Bodens verloren ging, regte die Hofkanzlei dessen Regulirung an (Dekret 9. April 1806 Z. 4717). Hauptsächlich die nachgefolgten Kriegsereignisse und die Vorbereitungen zu denselben verzögerten die Erhebungen bis zum J. 1811. Es nahm sie der brünner Kreishauptmann von Manner vor. Man fand damal, daß von den zur Zeit der Katastral-Rektifikation (1756) an der Blatta und den zugehörigen Bächen bestandenen 8.256 Metzen Hutweiden inzwischen 2.362 M. in Aecker und Wiesen verwandelt worden waren und zu Dorfsangern und Viehständen 723 M. nöthig seien, daher noch immer 5.171 M., welche mit Ausnahme eines sehr unbedeutenden Theiles von einigen Metzen am Gebirgsfuße von Klein-Senitz jenen des berühmten Hannabodens nicht nachstehen, cultivirt werden könnten. Angenommen, daß ein Metzen im ordentlichen Culturstande nur 4 fl. reinen Nutzen jährlich gewähre, würde dies einen reinen Nutzen von 20.687 fl. und, zu 5 Percent, ein Stammkapital von 413.750 fl. geben. Der Kaiser befahl, daß die den unterthänigen Gemeinden gehörigen Hutweiden vertheilt, die Gründe, welche durch die Bachregulirung gewonnen würden, auf eine den bestehenden Vorschriften, der Billigkeit und guten Ordnung angemessene Art benützt und die Arbeiten und Kosten der Regulirung, so wie die daraus folgenden Auslagen von jenen Parteien, welche daraus Nutzen ziehen oder dadurch vor Schaden geschützt werden, nach Maaß des ihnen zugehenden Vortheils getragen werden sollen (Hfzdt. 2. Jänner 1812).

Die Hofkanzlei fand das ihr vorgelegte technische Operat ungenügend (Dekret 17. Oktober 1811 Z. 15355); nach ihrer Anordnung wurde daher der ganze Fluß vom Ursprunge bis zur Einmündung vom Baudirektions-Zeichner Benesch im Jahre 1812 aufgenommen, vom Baudirektor Gernrath aber nivellirt und das hydrotechnische Operat über die Regulirung in einer Strecke von nahe 5 Meilen, nämlich von Grossenitz an bis in den March-Arm, verfaßt. Die Ursachen der Ueberschwemmungen ergaben sich aus dem vorgefundenen Zustande des Flußes. Derselbe hatte durch die ganze Länge seines Laufes fast nirgends seine gehörige Breite und Tiefe, war vielmehr an einigen Orten so eingegangen, daß kaum ein Flußbett sichtbar wurde; die Ufer waren an einigen Orten sehr flach, mit Gesträuch und Bäumen und das Bett mit Schilf verwachsen, so, daß es verschlemmt war und der Fluß mehr einem Moraste gleich sah; an den Verschlemmungen trug das Hanfeinweichen viel Schuld; die engen Brücken, oberschlächtigigen Mühlen und Wehren stauten das Wasser in die Höhe und

hemmten dessen Abfluß, so wie auch Hindernisse bei der Einmündung in den Marcharm dasselbe rückschwellten.

Als Abhilfsmittel beantragte die Baudirektion zunächst Bauumstaltungen an den Mühlen, Wehren, Brücken, Schleußen, deren Kosten ungefähr über 6000 fl. betrugen; es sollten sie diejenigen bestreiten, denen die Unterhaltung und Herstellung dieser Objekte schon früher oblag.

Nebst diesen Bauten schlug die Baudirektion vor, das Bett der 3 sich in die Blatta ergießenden Bäche Sunitza, Zlata Struha und Zlatinka an jenen Orten, wo es zu enge war, hinlänglich zu erweitern und an beiden Seiten Dämme aufzuwerfen, endlich der Blatta selbst vom Dorfe Großsenitz bis zur Ausmündung bei Annadorf ein ihrer Wasserconsumtion angemessenes Bett zu geben und, wo es nothwendig ist, Dämme zu bauen.

Die Erdarbeiten veranschlagte die Baudirektion, obwohl alle Durchstiche der Krümmungen so viel möglich vermieden und nur das Nothwendigste angetragen wurde, auf die außerordentliche Anzahl von 221.645 Arbeitstagen*). Diese Arbeiten waren nach der höchsten Weisung vom 2. Jänner 1812 Z. 19238 von denjenigen Parteien zu leisten, welche aus den Herstellungen einen Nutzen ziehen oder vor Schaden geschützt werden sollten, und zwar nach Maaß des daraus entspringenden Vortheils.

Als die nachgefolgten großen Kämpfe glücklich bestanden waren, schritt man, nach den im August 1814 vom Kreiskommissär Pilz und Kreisingenieur Reibek gepflogenen Verhandlungen, unverweilt zur Ausführung der Regulirung. Wir lassen hierüber die Relation des Baudirektors Gernrath im Auszuge folgen, welche er nach der Untersuchung des Flußes vom Gebirge bei Klein-Senitz bis zur Einmündung in die March am 16. September 1816 (Gubern. Nr. 22, 587) erstattete.

„Die gesammten geschehenen Arbeiten 3 sind nach dem höchsten Ortes approbirten Plane hergestellt, und der Fluß hat überall, so weit die Regulirung geschehen ist, einige wenige Punkte ausgenommen, die vorgeschriebene Breite. Die in Antrag gewesenen Durchschnitte sind alle hergestellt und auch diejenigen, welche der Kreisingenieur über den Antrag veranlaßt hat, sind gut und zweckmäßig."

---

*) Hievon entfielen auf die Regulirung der Blatta bis zur Einmündung in den Marchmühlarm in einer Strecke von 18.389 Kurrent-Klaftern 41.279 Kubik-Klafter Erdbewegung und, 5 Handlungen auf eine gerechnet, 206.395 Arbeitstage und, den Taglohn mit 30 kr. angenommen, 103.197½ fl., dann auf die Ausschlemmung des March-Mühlarmes von Annadorf bis zur czwrczower Mühle und auf die Aushebung eines neuen Abzuggrabens von da bis zum Marchfluße in der Länge von 700 Klaftern 2.450 Kub. Klft. Erdbewegung und 15.250 Arbeitstage im Werthe von 7.625 fl., zusammen in einer Strecke von 19.089 Klft. 43.729 Kub. Klft. Erdarbeiten oder 221.655 Arbeitstage im Werthe von 110.822½ fl.

„Es läßt sich auch gar nicht verkennen, daß diese gesammten Arbeiten, welche in den drei Monaten September, Oktober und November 1814 hergestellt worden sind, eine außerordentliche Anstrengung erfordert haben müssen, und es gereicht dem Kreiskommissär Pilz zu keiner geringen Ehre, zu dieser bedeutenden Arbeit, welche die Anreiner allein unmöglich hätten leisten können, in so kurzer Zeit eine hinreichende Konkurrenz aus freiem Willen und ohne einer Beschwerde herbeigeschafft zu haben."

„Obgleich übrigens die ganze Regulirung noch nicht vollkommen hergestellt ist, und noch so manches bewirkt werden muß, wie es weiter unten auseinander gesetzt wird, so zeigt sich doch schon der Nutzen dieser Anstalt in einem hohen Grade, und diejenigen, welche vorhin an einem guten Erfolge zweifelten, sind nun schon überzeugt, daß ihre angewendete Mühe und Kosten reichlich belohnt und verzinst werden. Ihre Felder sind in den verflossenen Jahren 1815 und 1816 ungeachtet der so anhaltend gewesenen nassen Witterung und Regengüsse nicht mehr so überschwemmt worden, die Ortschaften selbst haben keine solche Wassergefahr mehr gelitten, und bedeutende, fast unübersehbare Strecken von Hutweiden, wo vorhin bei nasser Witterung selbst die Pferde nicht hineingetrieben werden konnten, weil sie bis an den Bauch in Morast gesunken sind, liegen nunmehr trocken und können zu Aeckern und Wiesen umgeschaffen werden."

„Es ist keine einzige Gemeinde, welche nicht diese Anstalt dankbar erkennt."

Nach einem von der Provinzial-Staatsbuchhaltung im Jahre 1824 (Gub. Nr. 4796, wegen Hereinbringung der vom Aerar vorgeschossenen Commissionskosten von 2.633 fl. W. W.) verfaßten Ausweise wurden durch die Regulirung des Blattaflußes und Eunizabaches an Grundstücken, meistens der besten Art, von der Ueberschwemmung befreit:

Herrschaft	Rustikal		Dominikal		Pfarrlich
	Metzen	Maßl	Metzen	Maßl	Metzen
Hradisch	408	16	207	—	4
Olmütz, Stadt . . .	448	$5^1/_2$	87	28	—
„ Capitel . . .	397	7	56	—	6
Namiescht	19	4	29	5	—
Kralitz	5	—	6	16	—
Nenakonitz	47	20	—	—	—
Chudwein	104	—	21	—	—
Tobitschau	975	24	—	—	—
Summa . .	2405	$12^1/_4$	417	17	10

Sind sie auch cultivirt worden?

II. Die Regulirung des Hannaflußes.

Nach der Regulirung der Blatta überging man alsbald zu jener der Hanna und des in dieselbe einmündenden tischtiner Baches.

Das Regulirungsoperat verfaßte der mähr. schles. Baudirektor Gernrath. Nach dem Ausspruche des Hofbaurathes und der Hofkanzlei zeigte es in demselben Grade Fleiß und die thätigste Bemühung, als es für zweckmäßig erkannt wurde und ungetheilten Beifall erhielt. Es theilte die wahrgenommenen Gebrechen, durch welche die Austretungen der Hanna und des gedachten Baches über die Ufer veranlaßt, und so die höchst schädlichen, fast alljährlichen Ueberschwemmungen der anliegenden Gegenden herbeigeführet wurden, in allgemeine und besondere.

Als allgemeine Ursachen dieser Uiberschwemmungen bezeichnete Gernrath folgende: 1) Hat der Hannafluß an den wenigsten Orten die gehörige Breite; ja sein Bett wird nach unten, je mehr Bäche er aufnimmt, immer schmäler; 2) die auf diesem Flusse befindlichen Mühlwehren sind beinahe alle zu kurz, folglich nicht geeignet, bei sich vermehrendem Wasser solches in ganzer Masse ablassen zu können; 3) tragen die Mühlen an der Hanna sehr viel zu den Ueberschwemmungen bei, nachdem die niemals unter einer ordentlichen Aufsicht gestandenen Müller bisher allerlei Unfüge getrieben, willkührlich die Landfesten der Mühlgräben und ihre Mühlpolster erhöhet, ihre oberschlächtigen Räder vergrößert, und auf ihre Wehren und Schützen Aufsätze genagelt haben; 4) ist bei den wenigsten Wehren und Mühlen ein die erlaubte Spannung des Wassers andeutender Hamm oder Sicherpfahl anzutreffen; 5) die Schützen in den Wehren werden bei sich ereignendem großer Wasser nicht zeitlich genug gezogen, weil dieses fast allenthalben den Müllern überlassen ist, deren Interesse es nicht zusagt; auch tritt der Umstand dabei ein, daß alle Wehren sehr weit von den Mühlen und Dörfern entfernt liegen, wo öfter das Wasser schon so hoch ausgetreten ist, daß Niemand mehr zur Wehr gelangen kann; 6) wird durch die vielen und mannigfaltigen Krümmungen und Serpentinen des Hannaflußes der geschwinde Ablauf des Wassers gehindert; 7) verhindern die fast allenthalben an den Ufern der Hanna anzutreffenden hochstämmigen Bäume und Gesträuche den schnellen Ablauf des Wassers; 8) hat der Fluß an einigen Orten, besonders in der untern Gegend, so flache Ufer, daß das Wasser bei dem mindesten Anschwellen aus dem Bette treten muß; 9) an einigen Orten machen die Fischer sich Verzäumungen oder Erdversätze in den Fluß; 10) einige Ansassen an der Hanna erlauben sich ihren Hanf in dem Fluße zu weichen, sie werfen den Hanf in denselben, pflöcken solchen auf den Grund an und werfen Erde darauf, damit er in Fäulniß übergehe, sodann nehmen sie den Hanf heraus, die Erde bleibt in dem Fluße liegen, und so entstehen Anhöckerungen; und 11) werden die Mühlgräben von den Müllern, oder denen es sonst obliegt, nicht ausgeschlemmt.

Hinsichtlich dieser allgemeinen Gebrechen wurden die von Gernrath vorge-

schlagenen und vom Hofbaurathe ganz gegründet und zweckmäßig befundenen Abhilfsmaßregeln mit einigen Modifikationen genehmigt.

Als besondere Gebrechen rügte Gernrath: die Einmündung des sogenannten deutschen Wassers in der Vorstadt von Wischau in die Hanna, welche von einer hohen Wehr daselbst herabfällt, die schlechte Bauart der Mühlen, Schleußen, Wehren, Mühlgräben u. a. bei der Wiesen-, toppolaner, herolitzer, brzewnowitzer, krenowitzer, tischtiner Mühle u. a.

Zur unmittelbaren Leitung und Ausführung der Regulirungsarbeiten sollte ein geschickter Ingenieur unter der Oberleitung Gernraths bestimmt, die Diäten sollten aus dem Landes-Domestikalfonde gezahlt, die Regulirung auf allen Punkten zugleich angefangen, die Konkurrenzarbeiten auf die angränzenden Gemeinden mit Rücksicht des früher durch die Ueberschwemmungen erlittenen Nachtheils und des ihnen durch die Regulirung dagegen zugehenden Vortheils vertheilt und die entfernteren Gemeinden im Wege des gütlichen Uebereinkommens allenfalls zu Konkurrenzleistungen als einer nachbarlichen Hilfe vermocht werden (Hofkanzleidte. 18. Jänner 1815 Z. 931 und 9. Mai 1816 Z. 6316).

Unter dem Einflusse der bei ausgebreiteten Industrialwerken eingetreteten Stockung, welche die Beschäftigung vieler Arbeiter nöthig machte (Hfzdte. 4. und 22. April 1817 Z. 5941 und 9641), wurden in Folge a. h. Auftrages die Regulirungs-Arbeiten größtentheils, nämlich im brünner, olmützer und hradischer Kreise beinahe ganz, im prerauer zum Theile, im Jahre 1817 und der Rest im Jahre 1818 ausgeführt; sie bestanden auch gleich die Probe bei der großen und ungewöhnlichen Wasserergießung am 16. Jänner 1818. Anfänglich mißlang der Versuch, eine freiwillige Konkurrenz auszumitteln, bei allen betheiligten Dominien und Gemeinden gänzlich, mit einziger Ausnahme des olmützer domkapitularischen Amtmanns Rothleutner, dessen Vorangehen, so wie das bei der Gemeinde Krenowitz praktisch aufgestellte Muster der Regulirungsarbeiten von den besten Folgen war. Es wurde sofort nicht nur die unmittelbar betheiligte, sondern auch die nachbarliche Konkurrenz gewonnen, wobei namentlich die Amtsvorsteher Strak in Plumenau und Bernard in Wischau verdienstlich wirkten.

„So ist also (sagte Gernrath in seinem Schlußberichte vom 4. November 1818) ein so weitschichtiges und überausgroßes Werk in einem Zeitraume von zwei Sommern hergestellt worden, welches jedem, der es ansieht, unglaublich scheinen muß, und die Wohlthat, welche dem Lande dadurch zufließt, ist unberechenbar. Die Bewohner des Hannathals, welche vorhin öfters 10 Ueberschwemmungen in einem Jahre erleiden mußten, wodurch ihre Grundstücke unter Wasser gesetzt, und das Wasser sogar durch Thüren und Fenster in die Häuser geflossen ist, sind nun mehr von dieser Plage befreit; schon sind bedeutende Strecken Hutweiden, welche den Gemeinden für ihren Viehstand überflüssig waren und nur wegen der gewöhnlichen Ueberschwemmung öde belassen werden mußten, nunmehr bebaut, und noch viele andere werden urbar gemacht; schon sieht man

bedeutende Moräste, worauf vorhin die Fischerei und die Flügelwildjagdbarkeit verpachtet war, in schönen grünen Fluren emporsteigen; auf großen Strichen Felder, wo man es vorhin nicht wagen durfte, Winterfrüchte zu bauen, sondern höchstens ein sehr magerer Hafer größtentheils mit Disteln vermengt gefechset werden konnte, sah man in diesem Jahre schon den allerschönsten Weitzen gedeihen, den es nur immer geben kann; auf den unübersehbaren Strecken von Wiesen, wovon die Heufechsung selten in einem Jahre glücklich eingebracht werden konnte, sondern fast alle Jahre verschlemmt worden ist, haben die Unterthanen schon im vorigen und heurigen Jahre eine reiche Heuerndte erbeutet, und sie sind auch für die Zukunft von dem guten Erfolg gewiß."

„Eine solche Ueberzeugung mußte natürlich den Eifer der Unterthanen erwecken, sie sind nicht dabei stehen geblieben, die in die Hanna einmündenden Bäche, und besonders den tischtiner Bach und den Betschatkabach, nur so weit zu reguliren als die Hanna darauf Einfluß nimmt, wie solches ihnen vorgezeichnet und ausgesteckt war, sondern sie dehnten ihre Arbeiten aufwärts dieser Bäche so weit als möglich war aus, und baten nur um Unterweisung hierzu, welche ihnen auch recht gern ertheilt wurde. Ueberhaupt hat die Hannaregulirung auch das Gute hervorgebracht, daß die Bauern aus andern Gegenden den Vortheil einsehen, und nun auch ihrerseits anfangen, durch die Arbeiten, welche sie da gelernt haben, sich gegen Ueberschwemmung der Bäche zu schützen."

Der Kaiser nahm die Anzeige über die Vollendung der so wichtigen und gemeinnützigen Regulirung des Hannaflußes zur Wissenschaft und ließ dem Baudirektions-Aktuar Pretzner für die thätige Mitwirkung bei der Leitung die a. h. Zufriedenheit erkennen geben (a. h. Entschl. 30. Juli 1819); dem Baudirektor Gernrath aber sprach nicht nur die Hofkanzlei für seine Verwendung und zweckmäßige Oberleitung hierbei die besondere Zufriedenheit aus (Hfzdt. 20. Mai 1818 Z. 3210), sondern es verlieh ihm auch der Kaiser 1819 wegen seiner vieljährigen ausgezeichneten Dienste, insbesondere wegen der mit Thätigkeit, Einsicht und Erfahrung bewirkten Regulirung des Blatta- und Hannaflusses tarfrei den k. k. Rathstitel.

Die Landesstelle wurde übrigens erinnert, nunmehr nach beendigter Regulirung der Hanna in Folge a. h. Entschließung das Bestreben dahin zu richten, daß nun zur Regulirung des Marchflusses geschritten werde, da durch das Beispiel der Stadt und Herrschaft Kremsier, dann des Dominiums Kwassitz, welche die zwischen Kremsier und Kwassitz liegende Strecke noch im J. 1818 auf eigene Kosten reguliren wollen, diese Regulirung schon einen wichtigen Vorschub erhalte. Die Baukommission, welche hierbei unter dem Einflusse des Baudirektors eintreten soll, habe sich jedoch ganz besonders gegenwärtig zu halten, daß diese partielle Regulirung der March im Einklange mit ihrer beabsichtigten Schiffbarmachung geschehe und dieselbe zum mindesten gar nicht hindere (Hfzdt. 20. Mai 1818 Z. 3210). Es erfolgte aber dieselbe, wie wir sehen werden, nur in der erwähnten Parcelle; zunächst gelangte nun zur Ausführung:

III. Die Regulirung der Taya in der obern Strecke.

(S. meine Abhandlung in d. Mittheil. 1835 Nr. 12 und die Hauptübersicht der Veränd. seit dem Ersch. der Strassenkarte von Mähren und Schlesien, hydrog. Theil 1839).

Dieselbe hatte zwar seit mehr als hundert Jahren ein dringendes Bedürfniß gebildet, aber in der Ausdehnung des Werkes, in der Verschiedenheit der Interessen zweier Provinzen, in dem Bestreben, alle Zweifel und Bedenken zu heben, und in den Folgen der vielen und schweren Kriege unübersteigliche Hindernisse der Bewirkung gefunden, wie sehr auch die immer größer wiedergekehrten Ueberschwemmungen und Versumpfungen der von der Natur auf das Freigebigste ausgestatteten Gegend das Wort sprachen.

Die in frühern Jahrhunderten in Laa und Ruhhof am Hauptfluße erbauten großen Mühlen legten den Grund des Uebels, indem sie den freien Abzug des Wassers hinderten und dadurch die Sohle des Flußbettes so erhöhten, daß die Pulka, welche oberhalb Laa, nämlich flußaufwärts, in die Taya ausmündet, eine Strecke von mehreren tausend Klaftern durch ihre Rückstauungen versumpfte.

Die Ufer der Taya, welche in der obern Gegend hoch emporragen, verflachten sich in der untern bis zur Einmündung des Flußes in die March immer mehr und in der Art, daß sie sich von Erdberg abwärts bis an die Gränze des brünner Kreises, d. i. bis zur Gränze des Gutes Dürnholz, kaum mehr als 3 Schuhe über den gewöhnlichen Wasserspiegel erhoben. Das Land war beinahe durchaus nur mit unregelmäßigen nahen oder fernen, in ihrer Höhe kaum über drei Schuh reichenden Dämmen verwahrt.

Das Flußbett, welches bei Znaim eine Breite von mehr als 40 Klaftern hat, verengte sich bei diesen Mühlen auf 6 und darunter.

Die häufigen Ueberschwemmungen bahnten sich neue Rinnsäle und es bildeten sich unendliche Krümmungen, welche die Geschwindigkeit des Wasserabflusses ungemein verringerten. Der Fluß durchkreuzte die Ebene so regellos, daß das aus dem Wassergraben, dessen man sich als Abzug für den sogenannten Ueberfall bediente, ausgetretene Tayawasser, in beinahe zahllosen Krümmungen im Zirkel sich herumtreibend, wieder in die Taya zurückfließen mußte.

Das äußerst unverhältnißmäßige, plötzlich verengte Flußbett, die unzähligen gähen Serpentinen, die Wasserwehren bei den Mühlen zu Laa und Ruhhof, die schlechte Construktion der Uferdämme, die durch den langsamen Wasserablauf erzeugte Vertragung des Tayaflußbettes, die Verwahrlosung der ehemal zum Abzuge des Ueberschwemmungswassers bestimmt gewesenen Gräben, (Wasser-, Bock-, Sau- und Ponteufelgraben), die von Zeit zu Zeit aufgeführten und mißlungenen Abwehrungsdämme und der unregelmäßige Einfluß des Pulkabaches erzeugten die verheerendsten Ueberschwemmungen; Sümpfe und Moräste, mit Wald oder Gestrippe vermengt, begränzten die Ufer, da das ausgetretene Wasser nicht abfließen konnte; die erwähnten Abflußgräben waren insbesondere mit

unburchdringlichen Weidenstauden bewachsen. Der früher in einer Entfernung von 300 Klaftern von der Pulka (in Niederösterreich V. U. M. B.) gestandene Gießelbrechtshof ging ganz ein, der blaustaudner und Bärenhof waren mit dem Untergange bedroht. Wulzeshofen und Blaustauden lagen mitten in faulen Sümpfen.

Bei dem 1827 eingetretenen Hochwasser waren in Wulzeshofen 40 Häuser eingestürzt, ein anderer Theil war dem Einsturze nahe. Die Stadt Laa und der mährische Ort Höflein standen stets in großer Gefahr. Eine Fläche von nahe 10000 Jochen des herrlichsten Landes in Mähren und Oesterreich unterlag fast jährlichen Ueberschwemmungen und ein Theil desselben (1000 Joch) war in Sumpf verwandelt.

Seit dem Jahre 1712 bildeten diese außerordentlichen, sich stets mehr verbreitenden Verwüstungen den Gegenstand kommissioneller Verhandlungen; die angedeuteten Umstände verschoben die Hilfe, welche im Verlaufe der Zeit um so größer werden mußte.

Im Jahre 1806 wurde der dahin zielende Vorschlag vom n. ö. Wasserbau-Direktor Freiherrn von Pacassy abgefordert, welcher 1807 und bei dem Zusammentritte eigener Länderkommissionen 1810 die Führung des Flußes in einer kürzeren Linie, um ein stärkeres Gefäll und sonach die Vertiefung des Grundbettes zu bewirken, und die Erbauung eines Wassertheilungskopfes mit Schützen, in der Gegend zwischen Höflein und Großtajar, zur Leitung des Wassers auf die ruhhofer und laaer Mühle als Abhilfsmittel der Ueberschwemmungen in Antrag brachte. Nachdem die a. h. Entschließung Sr. Majestät vom 5. März 1812 die Regulirung des Flusses von der Gemeinde Erdberg bis an die untere Herrschaft grußbacher Gränze auf Kosten der Adjacenten angeordnet hatte, lieferte Pacassy den Plan hierzu (1813), welcher in mehreren Punkten von jenem des Jahres 1810 abwich.

Der wieder eingetretene Krieg hinderte einstweilen die Ausführung, welche aber nach Beendigung desselben neuerlich zur Sprache kam. Doch vergingen über die Verhandlungen wegen der Wahl und Art der Regulirungsarbeiten, wegen ihrer Vertheilung zwischen Mähren und Oesterreich und wegen der Möglichkeit der Kostenbestreitung von Seite der Adjacenten oder der Nothwendigkeit einer Vorschußleistung aus öffentlichen Fonds wieder mehrere Jahre, bis endlich eine Länderkommission im Jahre 1828 im harmonischen Zusammenwirken aller Kommissionsglieder und Interessenten so glücklich war, alle Hindernisse zu heben und das Werk reif zur Vollendung zu machen.

Die Ausführung wurde auch von den höchsten Behörden im Jahre 1830 beschlossen und durch den hochherzigen Entschluß der Stände beider Provinzen, den größten Theil der erforderlichen Auslagen aus ihren Fonds ohne Interessenforderung vorschießen zu wollen, wesentlich erleichtert.

Das pacassy'sche Regulirungsprojekt blieb die Grundlage des neuen Operationsplanes, welchen, mit einigen, vor und während des Baues als nöthig oder

erwünschlich erschienenen Aenderungen und Zusätzen, der n. ö. Wasserbauinspektor Robausch entwarf.

Die schwierige Aufgabe, ein solides Theilungswerk zu bauen, welches beiden Mühlen (zu Laa und Ruhhof) das erforderliche Wasser zuzuführen und den Hochwässern der Taya zu widerstehen vermöchte, wurde durch das Uebereinkommen beseitigt, den josslowitzer Mühlgraben, welcher bei dem tajarer Stege in die Taya geleitet und einige hundert Klafter entfernt wieder ausgeleitet wurde, bis Laa fortzuführen. Eben so unerläßlich erschien die Regulirung der Pulka bis an den neuen Taya-Durchschnitt.

Nach diesem Plane wurden in den Jahren 1831, 1832 und 1833 — wegen der Folgen der Kriegsrüstungen und Heimsuchung beider Länder durch die Cholera in langsameren als den verabredeten und bei der letzten Länderkommission festgesetzten Fortschritten — folgende Arbeiten ausgeführt:

1. Ein Flußdurchstich von der alt-prerauer Brücke flußaufwärts bis zum Burggrafenörtel und von da über den ruhhofer Damm bis zur Einmündung in den alten Fluß durch die Besitzungen der Gemeinde Großtajax, der Herrschaft Mailberg, der Stadt Laa, der Herrschaft Grußbach und der dahin unterthänigen Gemeinden Höflein, Grafendorf, Grußbach und Schönau, endlich der Herrschaft Alt-Prerau in der Länge von 7150 Kurrentklaftern.

2. Ein Durchstich unterhalb der erdberger Brücke von 70 und mit der Verschließung des alten Flußes von 40 Klaftern und

3. ein Durchstich von der alt-prerauer Brücke flußabwärts bis zur Herrschaft dürnholzer Gränze in der Länge von 166 Klaftern. Der Rinnsal erhielt die verglichene Breite von 14 Klaftern. Mit der ausgehobenen Erde wurden beiderseits, in der Entfernung von 20 Klaftern von der Mitte des Durchstiches Dämme aufgeführt, so, daß das Wasser sich in einer Breite von 40 Klaftern bewegen kann. Zur Verbindung wurden drei Brücken über die geregelte Flußtrace, am ruhhofer Straßendamme, bei dem trabinger Hofe und auf der mailberger Wiese, gebaut.

Der josslowitzer Mühlgraben wurde durch die Grundstücke der Herrschaft Mailberg und der Gemeinden Großtajax und Erdberg in der Länge von 3260 Currentklaftern ausgehoben und mit zwei neuen Brücken versehen.

Der Pulkabach erhielt von seinem Ausfluße in den neuen Tayadurchstich aufwärts in der Länge von 2200 Klaftern durch die Besitzungen der Herrschaft Mailberg und der Gemeinde Wuzelshofen eine neue Trace und wurde durch ein höchst einfaches und sehenswerthes Fluder unter dem verlängerten josslowitzer Mühlgraben durchgeleitet. Die Kommunikation über denselben stellen zwei Brücken her.

Endlich wurden zur Sicherung der Umgebungen gegen Uberschwemmungen durch rückstauendes Wasser der ruhhofer Mühlgraben vom Burggrafenörtel und beziehungsweise von der Einmündung in das neue Tayaflußbett aufwärts in der

Länge von 1200 Klaftern neu geführt und der Bocksgraben in den neudorfer und laaer Besitzungen in der Länge von 350 Klaftern regulirt.

Die sämmtlichen Regulirungswerke betrugen die bedeutende Ausdehnung von beinahe drei Meilen Länge.

Die ganzen Kosten (mit Einrechnung der seit 1809 aufgelaufenen Kommissions- und der Bauregiekosten von 9673 fl. 35 kr.) beliefen sich auf 164.064 fl. 32 kr. C. M., wozu noch jene 6559 fl. 39½ kr. C. M. zu rechnen sind, welche für die Wiederherstellung der im Jänner 1834 durch Hochwässer beschädigten Regulirungswerke ausgegeben wurden.

Nach der festgestellten Conkurrenzpflicht hatten von den Regulirungskosten die zwei Mühlen zu Laa und Ruhhof den 200sten Theil mit 820 fl. 19¼ kr., der Staatsschatz, welcher wegen Ersparung der höchst bedeutenden Steuernachlässe (die Herrschaft Grußbach allein erhielt von 1822 bis incl. 1827 einen Steuernachlaß von 13.665 fl. C. M.) und wegen der Gewinnung neuer steuerbarer Gründe als Hauptinteressent erschien, $^{2}/_{10}$ mit 32.648 fl. 50½ kr., das Concretum beider Provinzen $^{3}/_{10}$ und zwar Oesterreich nach der Größe der auf dieselbe entfallenen Area des Ueberschwemmungs-Terrains von 3785 Jochen $852^{4}/_{6}$ Quadr. Klaft. mit 20.480 fl. 37 kr., Mähren aber nach der Inundationsfläche von 5261 Jochen $1343^{7}/_{12}$ Quadr. Klaft. mit 28.492 fl. 39 kr., endlich die Adjacenten die übrigen $^{5}/_{10}$ nach der Größe jener Grundfläche, welche früher der Ueberschwemmung ausgesetzt war, und zwar jene in Oesterreich 34.134 fl. 21 kr., und jene in Mähren 47.487 fl. 45¼ kr. zu zahlen.

Bei der Repartirung dieser Auslagen wurden jedoch die zu den eigentlichen Flußdurchstichen benützten 85 Joch 307 Quadr. Klaft. ganz ausgeschieden, und die zwischen den Dämmen gelegenen, nur als Grasland benützbaren, Gründe von 128 Jochen 1514 Quadr. Klaftern mit der Hälfte der auf sie nach ihrem Flächenmaße entfallenen Beitragskosten in Anspruch genommen.

Die dem Concretum der Provinz zur Last gefallenen Kosten wurden auf alle Steuerpflichtige derselben umgelegt, die Beiträge der Adjacenten aber gemeindeweise mit verhältnißmäßiger Beiziehung der Grund- und Zehendherrschaften repartirt. Die ersteren waren in drei, die anderen in zehn Jahresraten, vom Jahre 1835 angefangen, an die ständischen Fonds, welche die Vorschüße leisteten, zurückzuzahlen. Die Suprepartition mit Rücksicht auf den Werth und die Kultursgattung der einzelnen Grundstücke blieb der innern Ausgleichung in den Gemeinden überlassen.

Die Erhaltung der Regulirungswerke entfiel auf die angränzenden Dominien und Gemeinden, insofern zur Erhaltung gewisser Bauobjekte nicht schon Verpflichtungen bestanden.

Den Stand der Arbeiten hatte eine bis zu dem Zeitpunkte ihrer Consolidirung bestellte Flußaufsicht und Oberaufsicht zu überwachen.

Die nöthigen Erhaltungs- und Nachbesserungsbauten sollten unter dem Einfluße des znaimer Kreisamtes und der Ueberwachung der mähr. schles. Baudirektion und des Guberniums ausgeführt werden.

Diese Flußregulirung hatte den günstigen Erfolg, daß eine sehr bedeutende Area sowohl mähr. als österr. Grundstücke von jährlichen Ueberschwemmungen befreit wurde; sumpfige mit Rohr bewachsen gewesene Wiesen wurden in die schönsten Getreidefelder verwandelt, ein großer Theil der Hutweiden urbar gemacht und die üppigste Vegetation lohnt die Bemühungen des Landmanns. Selbst Wiesengründe geben in ihrem Fortbestehen nun ein reichliches, gesundes und gesichertes Fruchterträgniß.

Sehr wünschenswerth und nöthig wäre die Fortsetzung der Taya-Regulirung in der untern Gegend von der Gut dürnholzer Gränze bis zur Einmündung in die March. Denn es unterliegt hier nach Erhebungen, welche vor zwei Jahrzehenten gepflogen wurden, periodenweise eine Grundfläche von 62.580 Metzen oder 21.000 Jochen den großen Ueberschwemmungen der Taya, welche auch mehrere Gemeinden (Fröllersdorf, Neusiedel, Dürnholz) vieler Gefahr aussetzen und Sümpfe, besonders bei Muschau und Wisternitz, bilden. Als Ursachen dieser Ueberfluthungen wurden geschildert: das schmale Flußbett, die niedern Ufer, welche von Dürnholz bis Muschau kaum 2 Schuh über den gewöhnlichen Wasserstand emporragen, während das Hochwasser gewöhnlich über den Nullpunkt des kleinen Wasserstandes um 8 Schuh steigt, die unendlichen Serpentinen, die unzweckmäßige Struktur der in dieser Strecke befindlichen 10 Mühlen und Wehren, der ungünstige Einfluß der Iglawa und Schwarzawa und das Zurückstauen aus der March. Zur Beseitigung dieser Gebrechen soll nach dem neuesten Regulirungsprojekte des Baudirektions-Architekten Schweder vom Jahre 1835 und den Verbesserungen des Hofbaurathes die Flußlinie, durch Ausgrabung eines neuen Flußbettes in der Breite von 15 und unterhalb der Vereinigung der Taya mit dem gleichmächtig starken vereinten Iglawa-Schwarzawa-Fluße von 30 Klaftern, von 48.480 auf 31.242 Klafter verkürzt werden; die neusiedler, die auf das rechte des neuen Flußbettes zu übersetzende dürnholzer, die muschauer und die wisternitzer Mühle sollen durch einen gemeinschaftlichen Mühl-Kanal, die Neu- und rampersdorfer Mühle durch einen zweiten, die Frauen- und neudeker Mühle, dann die Wasserkunst in Eisgrub durch einen dritten, endlich die lundenburger und rabensburger Mühle durch einen vierten Kanal mit möglichster Benützung des alten Flußbettes und Mühlgrabens betrieben werden; statt der bisher bestehenden Mühlwehren sollen nur 3 bei Neusiedel, Neumühl und Lundenburg zur Zuleitung des Wassers in diese Canäle angelegt und so dem eigentlichen Fluße, bei einem Gefälle von 16° 5′ auf die Länge des neuen Flußbettes von 31.242 Klaftern, die möglichst ungehinderte und beschleunigte Ableitung und die Möglichkeit sich zu vertiefen verschafft werden; endlich sollen Schutzdämme in paralellen Linien an dem neuen Taya-Flußbette, dem Mühlgraben, den Nebengewässern, der Iglawa, Schwarzawa bis zur March und

der Vereinigung mit der Taya, das niedere Uferland vor Ueberschwemmungen schützen. 16 Haupt- und 10 Mühlgraben-Brücken hätten die Communikation herzustellen.

Die Kosten dieser Regulirung, nämlich der Durchstiche, Mühl-Canäle, Dämme, Wehren und Brücken wurden, ohne die Einlösung der dürnholzer Mühe mit ungefähr 40.000 fl. C. M., auf 1.226.466 fl. C. M. berechnet.

Zur Erleichterung der Ausführung und zwar des Dringendsten wurde die Regulirung in zwei Theile abgesondert, nämlich in jene der Strecke von der Herrschaft dürnholzer Gränze bis unterhalb Wisternitz von 11.315 Klaftern Länge mit 321.784 fl. Kosten und jene von da bis zur March von 19 927 Klaftern Länge mit 904.681 fl. Kosten. Die erste betraf das Gebiet von 10 Gemeinden der Herrschaften Dürnholz, Kanitz und Nikolsburg, die andere das Territorium der Herrschaften Nikolsburg, Pawlowitz, Eisgrub und Lundenburg in Mähren, Feldsberg und Rabensburg in Oesterreich.

Diese weitaussehende Regulirung sieht noch ihrer Ausführung entgegen.

IV. Die Regulirung der March.

Wir haben schon früher (S. 279) erwähnt, daß die langjährige Verhandlung wegen Schiffbarmachung der March in jene wegen deren Regulirung überging und auch (S. 242 und 269) bemerkt, daß schon im Jahre 1818, nach Vollendung der Hanna-Regulirung, eine partielle Regulirung der March, im Einklange mit der Schiffbarmachung, angeordnet wurde, die erstere aber nur geringeren Theiles, die andere aber gar nicht zur Ausführung kam. Neuerlich verordnete die Hofkanzlei im J. 1831 eine theilweise Regulirung der March durch Abschneidung der schädlichsten Serpentinen und Verschaffung eines schnelleren und ungehinderteren Wasserablaufes. Zu den einschlägigen Erhebungen theilte man den Kreisingenieuren Copien aus den zu Ende des 18. Jahrhundertes aufgenommenen Situationsplänen, dann die Resultate der hydrostatischen Messungen und Instruktionen mit.

Im brünner Kreise ließ sich nach der Meinung des Kreisamtes nichts reguliren, weil die March größtentheils die Landesgränze bildet.

Nach dem Berichte des prerauer Kreisamtes (1832) hatten sich die Flußverhältnisse inzwischen wesentlich geändert. Es wurden mehrere Durchstiche und Schutzbauten vorgenommen. Die Dominien Kremsier und Quassitz haben im Jahre 1818 mit einem sehr bedeutenden Kostenaufwande einen 2450 Klafter langen Durchstich des ganz verwahrlost gewesenen Flußes durch den bilaner und kwassitzer Wald bis zur tlumatschauer Wehr hergestellt, dadurch die Serpentinen, welche den Wasserabfall unendlich verzögerten, beseitigt und den Stromlauf um 5150 Klft. abgekürzt, hiedurch unschätzbare Vortheile für die ganze Umgegend herbeigeführt und seit jener Zeit mehrere hundert Joch Auwald und Huttungen aus einem versumpften Waldterrain, wo der Holzbestand zu Grund gerichtet

war, in die blühendsten Weitzenfelder verwandelt. Auch hatte die Gemeinde Bezmirau vor einigen Jahren einen Marchdurchstich hergestellt.

Die Hanna war ganz und in der Art regulirt worden, daß dieselbe in einem geraden gegen 1000 Klafter langen Durchstiche in die March einfällt; die Seitenbäche der March, die Mostienka, Russawa und der Beczwa-Mühlarm wurden theilweise regulirt, und ihre Einfallspunkte entsprechender angelegt.

Dadurch bewirkte man, daß die March nur im Falle eines außergewöhnlichen Hochwassers die Umgegend von Kremsier überschwemmt, während sie früher bei jedem stärkeren Wasserzufluße ihre Ufer überschreiten mußte. In diesem Falle sind jedoch ihre Verheerungen noch sehr bedeutend, wenn die Erundation gerade vor der Heuernte Statt findet. Einen solchen jährlichen Schaden berechnete man bei der Stadt und Herrschaft Kremsier auf 13.522 fl. C. M., wobei noch nicht die Beschädigungen an den Gründen von zehn Gemeinden in Anschlag gebracht sind, welche die zu gleicher Zeit erfolgenden Ueberschwemmungen durch die erwähnten, in ihrem Ablaufe gehinderten Nebenbäche verursachen.

Der Kreisingenieur Bundsmann hielt die Ausführung von fünf Durchstichen so wie die Regulirung des Hanna-Mühlgrabens von der hradisker Mühle abwärts für nöthig. Einen Marchdurchstich über die minuwker Gemeindewiese in der Länge von 140 Klaftern, welcher für Kremsier zur Abwehrung eines möglichen unberechenbaren Nachtheils in Folge einer andern Stromrichtung sehr dringend erschien, wollte noch im Jahre 1832, mit 6000 fl. W. W. Kosten, die kremsierer Obrigkeit allein ausführen; es hätte daher nur noch die Bewirkung von 4 Durchstichen in der Länge von 810 Klaftern erübrigt, deren Uebernahme jedoch die Unterthanen ablehnten, so wie auch ohne Bewilligung einer weiteren Konkurrenz keine Aussicht vorhanden war, die Regulirung des Hanna-Mühlgrabens bewirkt zu sehen.

Im olmützer Kreise sollte im Jahre 1833 eine bedeutende Flußstrecke bei dem Dorfe Cesche, Herrschaft Hohenstadt, welches vom Strome weggerissen zu werden bedroht war, regulirt, bei dem Stadt müglitzer Dorfe Liebein zwei beträchtliche Serpentinen-Durchstiche veranlaßt, unterhalb Olmütz eine große Serpentine durchschnitten und die Gemeinde Bollelauz, Herrschaft Tobitschau, durch Aushebung eines neuen Flußarmes vom Verderben gesichert, alle diese Arbeiten aber durch Beiziehung einer größeren freiwilligen Konkurrenz ausgeführt werden.

Der Hofbaurath erklärte die Herstellung von Entwässerungsschleußen bei den Wehren als die einzigen Abhilfsmittel.

Im hradischer Kreise werden nach dem Berichte des Kreisamtes vom J. 1833 durch die Marchüberschwemmungen auch viele Gebäude theils nahmhaft beschädigt, theils ganz zerstört, dir Ueberschwemmung von 1830 beschädigte in Altstadt, Kostelan, Nebakonitz und in allen im Inundationsterrain liegenden Orten den größten Theil der Wohngebäude so sehr, daß sie von Grund aus neu erbaut werden mußten. Die der Ueberschwemmung unterliegenden Gegenden können bloß als Wald, Hutweide, Wiesen und Obstgärten benützt werden.

Nach den Ausweisen der Dominien waren in diesem Kreise in einer Strecke von 8 Meilen gering gerechnet 19.250 Joch 1.312 Quadrat Klafter oder 57.752²/₃ Metzen, d. i. beinahe 2 Quadr. Meilen an Area von fast durchaus gleichem, mit dem besten Humus geschwängerten angeschlemmten Boden der Ueberschwemmung ausgesetzt; sie erlitten hierdurch im Durchschnitte jährlich sehr gering angenommen 90.000 fl. C. M., vielleicht aber auch noch einmal so viel Schaden und es mußte im letzten Decennium den beschädigten Marchthal-Bewohnern im Ganzen eine Steuernachsicht von 16.700 fl. C. M. bewilligt werden.

Die Ueberschwemmungen nehmen nach dieser Schilderung von Jahr zu Jahr zu, der Fluß verliert sein Grundwasser ganz, das Bett verschlemmt sich immer höher.

Zur Beseitigung der steigenden Gefahr und der drohenden Versumpfung des gesegneten Marchthales machte der Kreisingenieur Gintl, mit Rücksicht auf den Fortbetrieb der unentbehrlichen Mühlen des Kreises zu Kwassitz, Napagedl, Nedakonitz, Ostra, Wessely, Rohatetz und einer am straßnitzer Mühlarme, so wie auch zur Beförderung der Floß-, ja selbst Schifffahrt folgende Anträge: 1) die bestehenden schädlichen Krümmungen in der ganzen Flußstrecke von 51.494 Klaftern oder bei 12⁵/₆ Meilen Länge von dem regulirten Punkte bei Kwassitz bis an die ungarische Gränze bei Rohatetz mittelst Durchschnitten abzuschneiden und die neue hierdurch auf 35.168° verminderte Flußbahn mit beiderseitigen Dämmen einzufassen; 2) bei den Mühlwehren in Tlumatschau, Napagedl, Nedakonitz, Ostra, Wessely und Rohatetz Entwässerungskanäle mit Entwässerungsschleußen und Ueberfallwehren herzustellen; 3) die vielen Marchausrisse und Afterarme zu verschließen; 4) den straßnitzer Mühlarm zu reguliren oder besser wegen zu großer Kosten die entbehrliche Mühle zu kassiren, und einige andere Mühlarme zu regeln; 5) die Marchstrecke zwischen Ungarn und Mähren, im Kreise von 1300 Klaftern Länge, zu reguliren. Die Kosten berechnete er auf 680.231 fl. 26 kr. ohne die auf ungefähr 50.000 fl. sich belaufenden Auslagen für die Einlösung des Terrains für die neue Flußbahn von beiläufig 326⁷/₈ Jochen.

Die Provinzial-Baudirektion stellte mehrere abweichende Anträge, um die neue Flußlinie, von 18° Breite und 8′ Tiefe mit beiderseitigen Dämmen, bis auf 30.210 Klafter herabzubringen; sie schlug die Kassirung der alten ohnehin schadhaften Wehren, ihre Erbauung an neuen zweckmäßigen Orten und Versehung mit Grundschleußen, die Regulirung des tlumatschauer und straßnitzer Mühlarmes u. a., die Herstellung von Dämmen an den Mühlarmen und Nebenflüssen vor. Sie berechnete die Kosten auf 586.229 fl. 20 kr., worin jedoch die Grundentschädigung und die Auslagen für die Regulirung der Strecke zwischen Mähren und Ungarn von 21.567 fl. nicht begriffen waren, da die letztere wegen der Verwicklungen mit Ungarn für sich behandelt werden sollte.

Eben so wenig wie an der Taya, gelangten bisher die so bedeutende Geldkräfte in Anspruch nehmenden Regulirungen an der March in Mähren zur Aus-

führung. In Oesterreich begann aber nun die Regulirung dieses Flußes bei ihrer Ausmündung in die Donau und es soll dieselbe bis zum Jahre 1858 so weit, als sie schiffbar ist, fortgesetzt wegen.

IV. Die Regulirung der Zwittawa und Schwarzawa.

So unansehnlich die Zwittawa bei gewöhnlichem Wasserstande im Sommer wird, hat sie sich doch bis vor kurzer Zeit fast jährlich furchtbar und verheerend gezeigt. Gerade vor zwei hundert Jahren (in der Nacht des 15. Februar 1655) war die von derselben bei Brünn verursachte Ueberschwemmung so bedeutend, daß die große und kostbare hängende Brücke in Obrowitz einstürzte, an deren Stelle im nächsten Jahre eine hölzerne gebaut wurde (Obrowitzer Annalen fol. 267, 274, M. S.). Auch in den Jahren 1674, 1675, 1677 ereigneten sich große Ueberschwemmungen. Am 1. Juni 1746 zerstörte ein Hochwasser ganz oder zum Theile einige Häuser unweit der Pulvermühle, welche dem bürgerlichen Spitale gehörte (Adeod. Hanzely's Memorabilien M. S. S. 76).

Noch größer waren schon in alter Zeit die Ueberschwemmungen, welche die mit der Zwittawa vereinte Schwarzawa herbeiführte. Schon vor einem halben Jahrtausende mußte in Raigern eine eigene Pfarrkirche gebaut werden, weil die am rechten Ufer Wohnenden zur Zeit des Wasseraustrittes, der jährlich mehrmal erfolgte, die Klosterkirche nicht besuchen konnten. Schon 1342 riß das Hochwasser die Brücke bei Raigern und die Mühle bei Rebešowitz weg (Dudik, Raigern S. 287, 320, 335).

In den J. 1761, 1775, 1784, 1799 des vorigen, 1820, 1821, 1827, 1830, 1845 und 1849 dieses Jahrhundertes ereigneten sich die bisher bekannten größten Ueberschwemmungen der Zwittawa und Schwarzawa. Die brünner Vorstädte Obrowitz, Radlaß, zum Theile Zeil, olmützer Gasse, Kröna, Dornich, Dörnrößel, Petersburggasse, die Gemeinden Mariazell (wo 1830: 12 Häuser einstürzten), Kumrowitz, Gerspitz, Prisenitz, Mödritz, Popowitz, Raigern u. s. w. unterlagen diesen fast regelmäßigen Ueberfluthungen, welche die Gegend von Brünn bis Selowitz auf eine Strecke von fast 3 Meilen in einen See verwandelten und nicht wenige Gebäude mit dem Untergange bedrohten. Als Hauptursachen dieser Ueberschwemmungen bezeichnete man die vielen Serpentinen von der obrowitzer Brücke an; die geringe Durchflußweite der Wehren bei Radlaß, Kumrowitz, Prisenitz, Mödritz und Raigern, wie der Brücken auf der olmützer Strasse bei Brünn, nämlich der Hauptbrücke mit nur 2 und der Austrittsbrücke mit 3 kleinen Bögen; die ungünstige Vereinigung der Zwittawa mit den Mühlbächen derselben und der Schwarzawa bei der Vorstadt Dornich, wie mit der Schwarzawa bei Kumrowitz; die schlechte Beschaffenheit und zum Theile auch die zweckwidrige Lage der Dämme.

Nachdem mehrere Jahrzehente über die Regulirung der Zwittawa verhandelt worden war, drängte der Bau der Eisenbahn nach Böhmen und der Noth-

stand der Tausende von beschäftigungslosen Fabriksarbeitern in den Jahren 1847 — 1849 zur Ausführung, welche unter der administrativen Leitung des Verfassers gegenwärtiger Abhandlung und der technischen des Baudirektions-Adjunkten Seifert, mit standhafter Besiegung der vielen von Seite der Grundbesitzer, Interessenten und zuchtlosen Arbeiter entgegengesetzten Schwierigkeiten und Gefahren schnell und glücklich zu Stande kam.

Nach dem ursprünglichen Projekte sollte die Zwittawa und Schwarzawa nur in der Strecke von der obrowitzer Brücke bis Raigern mit beiläufig 160.000 fl. Kosten regulirt werden. Hierauf trugen wegen der Brücken der Straßenfond 26.000 fl. und der Eisenbahnfond 8.000 fl., dann in Folge des Landtagsbeschlusses vom Jahre 1848 das Land 2 Drittel mit 81.000 fl. bei, welche auf die Realsteuern aufgetheilt, einstweilen aber, wie das 3. Drittel der Adjacenten von 40.900 fl., aus dem Militär-Bequartierungsfonde vorgeschossen wurden. Bei der Ausführung ging man aber, um die Arbeiter im Jahre 1848 zu beschäftigen, weiter und regulirte auch die Strecke von Raigern bis zur Einmündung in den alten Schwarzawa-Fluß oberhalb der woikowitzer Brücke und erweiterte die selowitzer Brücke.

Durch diese Regulirung wurde dem Zwittawa-Fluße von der obrowitzer Brücke bis zur Einmündung in den Schwarzawafluß unterhalb der prisenitzer Wehre (früher mündete die Zwittawa oberhalb ein) in der Länge von 3592 Klft. und dem Schwarzawafluße von der obergerspitzer Brücke an, mit theilweiser Benützung des alten Bettes, über Prisenitz, Mödritz, Raigern bis Woikowitz in der Länge von 6490, daher beiden Flüßen zusammen in einer Länge von 10.082 Klft. oder $2^1/_2$ Meilen ein beinahe gradlinigter Lauf, durch Aushebung neuer Durchstiche und Verdämmung der Ufer gegeben, wodurch sich das Gefäll und die Geschwindigkeit beider Flüsse der Art vermehrt hat, daß nun jeder Zeit ein schneller Ablauf der Hochgewässer statt finden kann.

Um eine geradere Flußrichtung und einen größeren Wasserdurchlaß zu gewinnen, wurde die alte und schlechte Wehr bei Radlaß übersetzt und erweitert, statt der alten zu hohen und schlechten Wehr bei Raigern eine neue mit Grundschleußen in der Richtung des neuen Flußbettes gebaut und die prisenitzer Wehr um 1 Schuh tiefer gesetzt und mit 3 Grundschleußen von 24 Schuhen Weite versehen. Außerdem wurden an größeren Objekten hölzerne Brücken über den Zwittawafluß bei Czernowitz und der Königsmühle, dann über den Schwarzawa-Fluß bei Prisenitz, Mödritz, Raigern im Walde der Gemeinde Lautschitz und die Rothbrücke bei Woikowitz gebaut, endlich die selowitzer Brücke um ein Joch Feld erweitert.

Die Kosten dieser Flußregulirung betragen bisher 366.152 fl. und dürften nach gänzlicher Vollendung mit Inbegriff der Regiekosten auf 412.000 fl. C. M. zu stehen kommen.

Von vorstehenden Gesammtkosten wurden insbesondere verwendet zur Erbauung a) der neuen radlaßer Wehre in der Länge von 15 Klaftern mit

Quaderwehrbacken, der Mühlgraben-Einlaßschleuße und den Ufer-Leitwerken ohne Materiale 8386 fl. C. M., b) der neuen raigerer Wehre in der Länge von 22° 3' mit offenem Durchlasse, beiderseitigen Steinkästen und Eisbrechern, dann Quaderbacken, ausgedehnten beiderseitigen Uferleitwerken ober und unterhalb der Wehre und Eisrechen, wegen der besondern Terrainschwierigkeiten, und der soliden Konstruktionsart 76.457 fl., c) der prisenitzer Grundschleuße 5.677 fl. d) der sieben neuen Brücken über den Zwittawa- und Schwarzawafluß und der Erweiterung der selowitzer Brücke, zusammen 21.713 fl., im Ganzen daher 112.233 fl. C. M.

Die Flußregulirungs-Kosten wurden, nach Abschlag der Beiträge des Strassen- und Eisenbahnfondes u. a., mit 2/3 Theilen vom ganzen Kronlande Mähren, und mit 1/3 Theil von den im Inundationsgebiethe liegenden Realitätenbesitzern getragen.

Die Regulirung wurde im Jahre 1847 begonnen, bis zum Jahre 1850 größtentheils vollführt und wird im heurigen Jahre der Vollendung gänzlich zugeführt werden. Sie ist eine Schöpfung, die den Segen in sich bürgt, nicht nur die fruchtbarsten Thalgründe und die ausgedehnten, größtentheils aus industriellen Etablissements bestehenden südöstlichen Vorstädte Brünns von der steten Wassergefahr befreit, sondern auch dem durch die Zeitverhältnisse der Jahre 1848 und 1849 so hart bedrängten Arbeiterstande Erwerb und Nahrung verschafft zu haben.

An diesem Werke haben sich technischerseits durch Leitung und Inspizirung betheiligt: vom Jahre 1848 bis 1850 der k. k. Baudirektions-Adjunkt, nunmehrige k. k. Landesbaudirektor Joseph Seifert, dessen besonderer Energie und technischen Umsicht die so rasche Förderung des schwierigen Bauwerkes in dieser höchst kritischen Zeitperiode zugeschrieben werden muß, vom Jahre 1850 bis gegenwärtig der k. k. Baudirektions-Ingenieur Ferdinand Holzer, und in Betreff des raigerer Wehrbaues unter Leitung des Vorbenannten der k. k. Ingenieur-Assistent Alfred Turek.

Nachtrag.

Nach den so eben erschienenen Mittheilungen aus dem Gebiete der Statistik, 3. Jahrg. 7. H. (Verwaltungs-Bericht über die Ergebnisse des Straßen- und Wasserbaues in Oesterreich während der Verwaltungsjahre 1850 — 1853, vom k. k. Sektions-Chef Freiherrn von Czörnig) ist die Gesammtlänge der Staatsstrassen in allen österr. Kronländern von 2.529·48 Meilen im Jahre 1850 auf 3.353·63 im Jahre 1853 angewachsen (größtentheils durch die ungar. Länder), in Mähren und Schlesien aber mit 149 Meilen (in Böhmen 522·58) unverändert geblieben. Hievon kommen auf Mähren 105·44, auf Schlesien 43·68 Meilen, wornach auf eine Quadratmeile in dem ersteren Lande 0·27, im andern 0·49 Meilen (außer Böhmen mit 0·58 am meisten im österr. Staate) entfallen. In dieser vierjährigen Periode zusammen wurden in Mähren 10.165.870 Kubikfuß Schotter oder 24 auf eine Straßenklafter (in Oesterreich unter der Ens 57, ob der Ens 22, Böhmen 13, Galizien 23), in Schlesien 4.725.324 oder 27 auf eine Klafter verwendet, für den Schotter in Mähren 575.161 fl. oder 3·4 kr. für einen Kubikfuß (in Oesterreich unter der Ens 2·7, ob der Ens 2·3; Böhmen 3·6, Galizien 3·4), in Schlesien 200.909 fl. oder 2·5 kr. für einen Kubikfuß, auf die Instandhaltung und kleine Straßenverbesserungen in Mähren 599.234 fl., in Schlesien 109.635 fl., für größere Bauten und Verbesserungen in Mähren 113.178 fl., in Schlesien 21.913 fl., zus. in Mähren 1.287.573 fl. (in Oesterr. unter der Ens 3.320.261 fl., ob der Ens 989.488 fl., Böhmen 3.574.751 fl., Galizien 3.960.844 fl., in allen österr. Ländern 33.258.202 fl.) ausgegeben..

Zur Conservirung der Fahrbahn wurden in Mähren und Schlesien in diesen vier Jahren zusammen 14.891.194 Kubik-Schotter mit einem Kostenaufwande von 776.070 fl., d. i. um 2.105.171 Kub. Fuß weniger als in den vorhergegangenen 4 Jahren 1846 — 1849 verwendet, obgleich in diesen die Länge der Staatsstraßen durchschnittlich nur 131 Meilen betrug. Diese namhafte Verminderung des Schotterverbrauches wird der verminderten Frequenz der mit den Eisenbahnen parallel laufenden Straßen, der Beischaffung bessern Schotters und bessern Straßenpflege zugeschrieben (andererseits fand man aber die aus finanziellen Rücksichten ausgegangene Beschränkung der Dotation zu groß und klagte über Mangel an Deckstoff).

Erhebliche Verbesserungen wurden in diesen vier Jahren ausgeführt insbesondere an sehr vielen (bei 200) Brücken, indem mehrere, welche früher von Holz waren, in Mauerwerk gewölbt wurden, dann in sehr ausgedehnten (bei 7000 Längenklafter) Geländerherstellungen, und in der chausseeartigen Reconstruktion einiger Straßenstrecken. Die Auslagen für die Instandhaltung der Straßen und die erwähnten Verbesserungen, dann für Regie, Aufsicht und Administration betrugen 708 869 fl. Ueberdies wurden mit dem Aufwande von 135.091 fl. folgende größere Verbesserungen und Neubauten ausgeführt: eine Jochbrücke über die Weichsel von 138 Klaftern Länge bei Skotschau; die gewölbte Zwittawabrücke bei Brünn; die Kettenbrücke zu M. Ostrau von 30 Klaftern Spannweite; die chausseeartige Reconstruktion und Erhöhung einiger Straßenstrecken in einer Gesammtlänge von 1300 Klaftern. Auch ist in obiger Angabe ein Betrag von 26.500 fl. enthalten, welcher aus dem Straßenbaufonde zur Regulirung des Zwittawaflusses geleistet wurde, aus Rücksicht für die Sicherheit der über diesen Fluß erbauten neuen Brücke.

Mähren und Schlesien wären angewiesen, mit ihren 149·12 M. Land- und 5·00 M. Wasser-, zusammen 154·12 Meilen Straßen, welche unter der Obsorge der Staatsbaubehörden stehen, einen sehr bescheidenen Platz unter den übrigen österr. Ländern (Oesterr. unter der Ens 131·08 und 44·96, zus. 176·04, ob der Ens 141·25 und 55·91, zus. 197·16, Böhmen 522·24 und 56·50, zus. 578·74, Galizien 388·50 und 148·00, zusammen 536·50, Lombardie 376·61 und 88·18, zusammen 464.79, Venedig 233·42 und 146·65, zus. 380·07) und im österr. Staate überhaupt (3.353·63 und 1.136·19 zus. 4 489·82 M.) einzunehmen, wenn nicht seine ausgedehnten Bezirksstraßen eine vortheilhafte Ausgleichung bewirken würden (S. Mitth. 7. H. S. 4, 23, 128).

Wenn dessen ungeachtet über die Unzureichenheit der Verkehrsmittel, beziehungsweise der Bezirksstraßen, besonders von Seite der Handelskammern geklagt wird, so ist billig zu berücksichtigen, daß diese Straßen größtentheils zu einer Zeit gebaut wurden, in welcher die Eisenbahnen noch nicht bestanden, und daß dieselben neue Verkehrsrichtungen vorgezeichnet, neue Straßenverbindungen und Anschlüsse hervorgerufen haben, welche nur nach und nach zur Ausführung gelangen können.

Das 8. H. des 3. Jahrg. der statist. Mitthl. enthält den Verwaltungsbericht über die Ergebnisse des Betriebes der k. k. österr. Staats-Eisenbahnen im Jahre 1853, vom Freiherrn von Czörnig. So interessant derselbe auch ist, können wir doch keine Mittheilungen daraus machen, weil er ganze Bahnen und nicht Länder umfaßt, auch hier nicht der Platz für zu großes Detail ist.

Nach dem Protokolle über die Verhandlungen der General-Versammlung der Aktionäre der Ferdinands-Nordbahn vom 30. April 1855 wurden auf derselben und ihren Flügelbahnen im Jahre 1854 mittelst 38.779 Fahrten 261.413 Meilen zurückgelegt, hiebei 1.617.839 Personen und 16.984.721 Centner Güter (worunter 1.689.632 für die eigene Regie) befördert und hiefür 8.881.898 fl. (32 % für die Personen-, 68 % für die Güter-Beförderung) eingenommen und 3.739.151 fl. ausgegeben. 33.690 Personen oder 2·07 % fuhren in der 1. Klasse zu 20 kr. für die Meile, 266.559 Personen oder 16·38 % in der 2. Klasse zu 15 kr., 754.151 oder 46·92 % in der 3. Klasse zu 10 kr., 202.658 oder 12·46 % in der 4. Klasse 6 kr., endlich 360.781 k. k. Militärs oder 22·17 % zu 3 kr. Befördert wurden in der 1. Klasse der Güter (12$^{6}/_{10}$ M. Centner): 4 Millionen Centner Kohlen (bei 1 M. für den eigenen Gebrauch der Bahn), 3$^{1}/_{10}$ M. Ct. Getreide, 687.585 Ct. Eisen und Eisenwaaren, 563.035 Centner Getränke aller Art, 441.599 Ct. Salz, 433.444 Ct. Mehl, 348.759 Centner Zucker und Syrup, 271.984 Ct. Bau-, Tischler- und Brennholz, 243.884 Ct. Oehl und Oehlsaat, 131.490 Ct. rohe Leinwand, 109.473 Ct. Tabakblätter, 77.751 Stücke Ochsen und Kühe, 156.731 Schweine, in der 2. Klasse (2$^{1}/_{2}$ M. Ct.): 316.601 Ct. Baumwolle und Baumwollwaaren, 299.838 Ct. Manufakturen, 199.232 Ct. Garne, 166.231 Ct. Schafwolle und deren Abfälle, in der 3. Klasse 160.535 Ct. Die wichtigsten Stationen waren: Wien mit 1.464.900 fl., Oderberg mit 695.094 fl., Hruschau mit 679.945 fl., Brünn mit 377.534 fl., Olmütz mit 191.146 fl., Lundenburg mit 170.683 fl., Gänserndorf mit 150.373 fl., Leipnik mit 131.289 fl., Ostrau mit 118.360 fl., Göding mit 115.109 fl. und Floridsdorf mit 111.310 fl. Einnahme. Vom Jahre 1843 an bis 1854 hat sich die Beförderung von 91.924 Meilen mit 1$^{1}/_{2}$ Mill. Centner Gütern auf 261.413 Meilen mit nahe an 16 Millionen Centner Gütern gesteigert; zur Feuerung wären mehr als 100.000 Klafter Holz nöthig gewesen, wenn der so außerordentlich vermehrte Holzbedarf nicht die immer größere Ausdehnung der Kohlenfeuerung veranlaßt hätte, in der Art, daß im Jahre 1854 bereits mehr als $^{3}/_{4}$ des erforderlichen Brennstoffes mit Steinkohlen gedeckt wurde (1.256.471 Kubikfuß Schwarzkohle, 206.766 Kubikfuß Cokes und 22.570 Klft. Brennholz, alles im Preise von 530.831 fl. C. M.). Die Nordbahn besitzt 319 Personen- und 3.203 Lastwägen, dann 154 Lokomotive. Bis Ende Dezember 1854 waren an Baukosten beausgabt: für die Hauptbahn bis Oderberg nebst den Flügelbahnen nach Brünn und Olmütz 39.189.271, für den stockerauer Bahnflügel 1.173.678 fl., für die gänserndorf-marchegger Flügelbahn 1.490.039 fl., für die oderberger Gränz-Flügelbahn 234.371 fl., für die Hauptbahn von Oderberg bis Oswieczim 3.217.304 fl., für die troppauer Zweigbahn 770.022 fl. und für die bielitzer Zweigbahn 257.152 fl. C. M.

